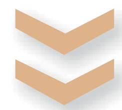

BAHN
FREI!
LUXEMBURG
GESELLSCHAFTSANALYSE UND LINKE PRAXIS

BAHN FREI!

»We're on the highway to hell.«

frei nach AC/DC



»Premiumprodukte benötigen
eine Premiumkultur,
die tief im Unterbewusstsein
der Menschen verankert ist.
Ein Auto, das sicher mit 250 km/h
gefahren werden kann,
schafft Vertrauen – und
das ist zentral für
die deutsche Autoindustrie.«

Christian Malorny im Manager Magazin

»Wer eine Verkehrswende
unrealistisch findet,
soll von der Autoindustrie lernen.
Sie hat eine gewaltige Infrastruktur
für ihre Fahrzeuge durchgedrückt.
Hätten sie nur
um Krümel gebettelt –
Autos wären ein Spielzeug
für ein paar Reiche geblieben.«

Terenig Topjian in diesem Heft



EDITORIAL

Als wir die Arbeit an einem Heft zu Mobilität begannen, hätten wir uns nicht träumen lassen, dass wenig später Straßen und Bahnhöfe in der ganzen Welt wie leergefegt sein würden. Ein Himmel frei von Flugzeugen? Verwaiste Autobahnen? Was schön aussieht, weist (noch) nicht in eine post-fossile Utopie. Im Gegenteil: Es ist Vorbote der vielleicht tiefsten Krise des Kapitalismus. Die Spielräume für linke Akteure werden damit nicht größer. Aber es wird deutlich, wie verletzlich der weltumspannende Verkehr von Menschen und Waren ist – und dass er sich von heute auf morgen politisch verändern lässt. Was die Corona-Krise für die Zukunft bedeutet, diskutieren wir fortlaufend in unserem Online-Dossier. Dass sie für die Mobilität weitreichende Folgen hat, ist offensichtlich: Welche Infrastrukturen überleben, welche aus- oder abgebaut werden, ist umkämpft. Umso wichtiger, jetzt die BAHN FREI zu machen für eine sozialökologische Mobilität.

Denn der Verkehr ist ein Klima-Killer. In Deutschland verursacht er ein Fünftel der CO2-Emissionen – Tendenz steigend. Autos fressen den städtischen Raum und sind für viele Kranke und Tote verantwortlich. Gerade auf dem Land ist der ÖPNV kaputtgespart und meist keine Alternative. Die Mobilitätswende ist aber keineswegs nur ein Thema für gutverdienende Städter*innen: je höher das Einkommen, desto mehr Auto.

LuX 1-2020 sucht nach Infrastrukturen, die den Umstieg ermöglichen und gerechte Mobilität mit weniger Verkehr schaffen. Wie lässt sich die Autoindustrie umbauen, ohne den Erhalt von Jobs gegen Klimaziele auszuspielen? Wie sieht ein ÖPNV aus, der den »Luxus des Öffentlichen« für alle erfahrbar macht, wie die prunkvolle Petersburger U-Bahn auf unserem Titelbild?

FARBE BEKENNEN

Wie ich lernte, dass Klasse zählt

Von bell hooks

DEN VERKEHR IN EINE NEUE ORDNUNG BRINGEN

Wie unsere Städte lebenswerter werden

Von Sabine Leidig

FLUGVERKEHR BEGRENZEN

Warum es beim Fliegen auch um Gerechtigkeit geht

Gespräch mit Magdalena Heuwieser

INHALT

BAHN FREI!

SCHWERPUNKT

BLICKWINKEL

16 **OMNIBUS**
Von Tim Kavanagh

18 **THINK BIG**
Warum wir mehr fordern müssen als ein paar Radwege
Von Terenig Topjian

26 **AUF DER SCHIEFEN BAHN**
Die Krise in Zahlen

28 **DEN VERKEHR IN EINE NEUE ORDNUNG BRINGEN**
Von Sabine Leidig

34 **AUTOMOBILER KONSENS AM ENDE?**
Wie die Linke bestehende Risse vertiefen könnte
Von Tobias Haas und Markus Wissen

42 **RAUM NEHMEN!**
Warum wir eine feministische Verkehrsplanung brauchen
Von Janna Aljets

48 GESPRÄCH
DEN FLUGVERKEHR BEGRENZEN – ABER WIE?
Mit Magdalena Heuwieser

54 **WEITER SO MIT ALIBI**
Warum die deutschen Autokonzerne bislang recht gut durch die Krise kommen
Von Winfried Wolf

60 **DIE SIEBEN SÜNDEN DER ELEKTROMOBILITÄT**
Warum sie die Klimakrise eher beschleunigt als bekämpft
Von Winfried Wolf

62 DEBATTE
DIE AUTOINDUSTRIE UMBAUEN
Vorschlag für einen linken Green New Deal
Von Bernd Riexinger

66 GESPRÄCH
KONVERSION DER AUTOINDUSTRIE
Was denken die Beschäftigten?
Mit Andrea Eckardt, Klaus Mertens, Björn Harmening und Tom Adler

72 BLICKWINKEL
PENDOLARI
Von Luca Napoli

74 **ÖFFENTLICH ZUM NULLTARIF**
Ein unentgeltlicher Nahverkehr erleichtert den Umstieg
Von Judith Dellheim

80 GESPRÄCH
TARIFRUNDE IM ÖPNV
Was verbindet Beschäftigte und Klimabewegung?
Mit Erdoğan Kaya und Lara Zschiesche

86 **VOM DREHEN DER STÄDTE**
Wie Radentscheide eine Mobilitätswende von unten vorantreiben
Von Denis Petri

92 **BARCELONA GOES SUPERBLOCKS**

94 GESPRÄCH
VON DER LAST ZUR LUST
Können Lastenräder Verkehrswende?
Mit Arne Behrensen

100 **EINE ANDERE BAHN IST MÖGLICH**
Wieso die DB grundlegend umgebaut werden muss
Von Carl Waßmuth

106 **UTRECHT: MIT FAHRRADKRAFT VORAUS**

108 **SCHÖNE SMARTE VERKEHRSWELT**
Oder: Die Algorithmisierung des Zebrastreifens
Von Markus Euskirchen



SMART UND ÖFFENTLICH
Der ÖPNV braucht ein Update
Von Timo Daum

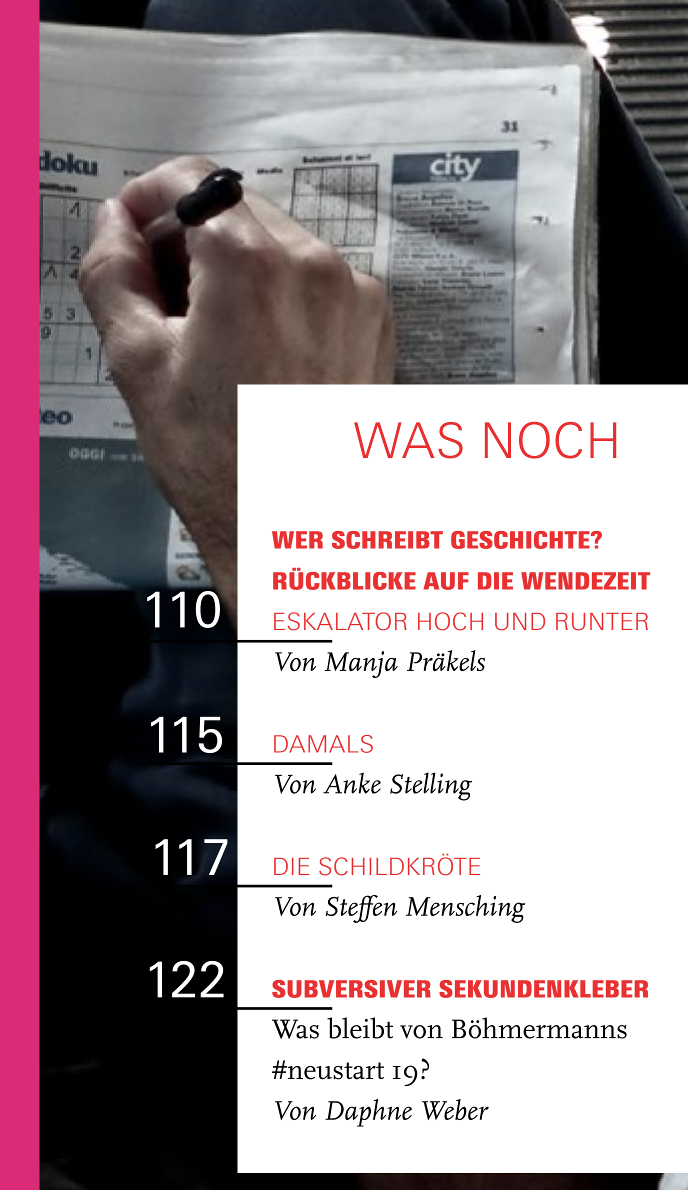
UMWELTKRISE UND UBER-BOOM
Die Städte Lateinamerikas stehen im Stau
Von Daniel Santini

FÜR GERECHTE ÜBERGÄNGE KÄMPFEN
Konversion bei General Motors in Oshawa
Von Sam Gindin

EIN LINKER GREEN NEW DEAL
Kommentare zum Konzeptpapier von Bernd Riexinger
Von Wolfgang Lemb, Carla Noever Castelos, Uwe Fritsch, Mark Seeger, Jörg Köther und Mario Candeias

DEZENTRAL UND POSTFOSSIL
Ansätze einer Verkehrswende in ländlichen Räumen
Von Melanie Herget

EIN ROTER GREEN NEW DEAL FÜR DEN GÜTERTRANSPORT
Von Asbjørn Wahl



WAS NOCH

WER SCHREIBT GESCHICHTE? RÜCKBLICKE AUF DIE WENDEZEIT

110 ESKALATOR HOCH UND RUNTER
Von Manja Präkels

115 DAMALS
Von Anke Stelling

117 DIE SCHILDKRÖTE
Von Steffen Mensching

122 **SUBVERSIVER SEKUNDENKLEBER**
Was bleibt von Böhmermanns #neustart 19?
Von Daphne Weber



IN JEDEM HEFT

WIEDERGELESEN

6 **FARBE BEKENNEN**

Wie ich lernte, dass Klasse zählt

Von bell hooks

WEHTU-FRAGE

128 **IST EINE DEMOKRATISCHE BIOPOLITIK MÖGLICH?**

Von Panagiotis Sotiris

NAHAUFNAHME

132 **EINE KLEINE GESCHICHTE ÜBER DEN SCHMUTZIGEN OSTEN**

Von Anna Stiede

136 ROSALUX KOMPAKT

140 IMPRESSUM

ONLINE-DOSSIER CORONA

MIT BEITRÄGEN VON:

Alex Demirović, Mike Davis, Ellen Ost, Sandro Mezzadra, Julia Dück, Thomas Sablowski, Max Lill, Sabine Nuss, Volker Gernhardt, Institut für Gesellschaftsanalyse & Friends u. a.

LUXEMBURG ONLINE

DAS VERMÄCHTNIS VON BERNIE SANDERS

Von Ingar Solty

EMPIRE – ZWANZIG JAHRE SPÄTER

Von Michael Hardt und Antonio Negri

HKWM-STICHWORT

INDIVIDUALITÄTSFORMEN

Von Lucien Sève

ABC DER TRANSFORMATION

REPRODUKTIVE GERECHTIGKEIT

Von Hannah Schurian

RENTENREFORM UND WISSENSCHAFTSSTREIKS IN FRANKREICH

Von Kolja Linder

DER STELLVERTRETERKRIEG IN SYRIEN UND DIE ESKALATION IN IDLIB

Von Axel Gehring



FARBE BEKENNEN

WIE ICH LERNTE, DASS KLASSE ZÄHLT

BELL HOOKS

»Ich habe viele Bücher zum Thema Ungerechtigkeit geschrieben; darüber, wie man der Ausbeutung von *races*, Geschlechtern und Klassen ein Ende setzen kann. Dies ist das einzige Buch, das sich konkret mit dem Thema Klasse befasst. Mehr als je zuvor rief das Schreiben einen Schmerz in mir hervor, der mich häufig im Herzen tief verletzt und weinend über meinem Schreibtisch zusammenbrechen ließ.«

Meine Reise zu einem Klassenbewusstsein begann für mich als Studentin am College, als ich die Politik der amerikanischen Linken kennenlernte, Marx, Fanon, Gramsci, Memmi, das Kleine Rote Buch und vieles mehr las. Doch als mein Studium endete, empfand ich meine Sprache noch immer als unzulänglich. Ich fand es noch immer schwierig, die Bedeutung von Klasse in Bezug auf race und Gender zu verstehen. [...] Als ich begann, über Klasse zu schreiben, bemühte ich mich, mir meine eigene persönliche Reise – von der Arbeiterklasse hin zur Welt des Wohlstands – zu vergegenwärtigen, auch in dem Bestreben, ein größeres Bewusstsein für die Bedeutung von Klasse zu entwickeln.

BELL HOOKS ist eine der bedeutendsten Vertreter*-innen eines intersektionalen Feminismus und Professorin für englische Literatur am City College New York. Seit den 1980er Jahren schreibt sie über die Verwobenheit von Rassismus, Geschlecht und kapitalistischen Klassenverhältnissen, über Differenz und darüber, wie sich emanzipatorische Bewegungen von den Rändern her entwickeln müssen.
Mit freundlicher Genehmigung drucken wir einen gekürzten Auszug aus ihrem Buch »Where We Stand: Class Matters«, das demnächst unter dem Titel »Die Bedeutung von Klasse« im Unrast Verlag auf Deutsch erscheint.

DAS PRIVATE IST POLITISCH: ZUR BEDEUTUNG VON KLASSE INNERHALB DER FAMILIE

Wenn man gemeinsam mit vielen Menschen auf engem Raum lebt, wächst man mit einer anderen Vorstellung von Eigentum und Privatsphäre auf, als Leute, die schon immer viel Platz hatten. In unserem Haus wurden die Zimmer geteilt. Unser erstes Haus, es war gemietet, hatte drei Schlafzimmer. Es war im Grunde ein Betonblock, der einst als Behausung für Arbeiter*innen gebaut worden war, die nur für kurze Zeit an diesen abgelegenen Ort kamen, um im Boden nach Öl zu suchen. Es gab nur wenige Fenster. Düster und kühl wie eine Höhle, war es ein Haus ohne Erinnerungen oder Geschichte. Auch wir hinterließen keine persönliche Note. Der Beton war zu massiv, als dass die Mittel eines Paares mit drei kleinen Kindern – und noch weiteren unterwegs – ausgereicht hätten, um ihr erstes Heim neu zu gestalten. Auf der Spitze eines kleinen Hügels gelegen, war das Haus von grünem Dickicht,

wildem Geißblatt und überall wachsenden Brombeersträuchern umgeben. Mehr Festung als Zufluchtsort, war es für einen frisch verheirateten Ehemann und jungen Vater der perfekte Ort, um im Haus sein eigenes patriarchales Reich aufzubauen – hart, umfassend, kalt. [...]

Es fehlte an so vielem: Es gab keine Badewanne. Wasser musste heiß gemacht, getragen und in riesige Zinnwannen geschüttet werden. Gebadet wurde in der Küche, um beim Ritual von Wasser erhitzen, schütten und waschen Zeit zu sparen. So etwas wie Privatsphäre gab es nicht. Wasser war knapp, wertvoll, wurde sparsam benutzt und niemals verschwendet. Zumindest sagten uns das die Erwachsenen. Es war eine bessere Geschichte als die versteckte Tatsache, dass Wasser Geld kostete. Dieser einfache ökologische Aspekt ließ es uns immer als magisch erscheinen. Es wurde wertgeschätzt und umsichtig behandelt. Im Sommer sehnten wir uns danach, nackt zu sein, in Planschbecken rumzuspritzen oder mit Schläuchen zu spielen, doch wir wussten es besser. [...]

Ich weiß nicht, ob sich unsere Mutter je selbst als arm betrachtet oder der Arbeiterklasse zugehörig gefühlt hat. Sie war eine geschiedene Teenagerin mit zwei Töchtern als sie unseren Vater heiratete. In jenen Jahren lebten die Kinder aus der ersten Ehe bei ihrem biologischen Vater. An den Wochenenden kamen sie zu Besuch zu uns. Vermutlich hatte mein Vater meine Mutter geheiratet, weil sie schwanger war. [...] Er wollte sie haben, auch wenn er sich nicht wirklich sicher war, ob er tatsächlich eine feste Bindung eingehen wollte – ohne die Möglichkeit, fortan weiterhin um die Häuser ziehen zu können. Mama, wie auch ihre wunderbaren Schwestern und der gutaussehende Mann, den sie geheiratet hatte, liebte Spaß und Freiheit. Sie zog gern um die Häuser. Aber sie spielte auch gerne Vater-Mutter-Kind. Und der Betonklotz bedeutete für sie die Erfüllung tiefsitzender Sehnsüchte. Es gab kein Zurück – keine Wiederkehr, keine Tränen, kein Bedauern.

Arm zu sein und zur Arbeiterklasse zu zählen, war im Betonklotz nie ein Thema. Wir waren zu jung, um die Bedeutung von Klasse zu verstehen, und um die Träume unserer Mutter, sich auf und davon zu machen und ihr Elternhaus hinter sich zu lassen, teilen zu können. Ein Mädchen ohne ordentliche Ausbildung, ohne den richtigen Hintergrund, konnte ihren Status nur durch eine Ehe verändern. Als Ehefrau gebührte ihr Respekt. All ihre Träume drehten sich um materiellen Status, und darum, eine Welt zu betreten, in der sie all das hätte, was zu einem Leben gehörte, in dem man es zu etwas gebracht hatte. In den Augen der Welt galten die Leute in ihrem Elternhaus, die ohne Sozialversicherung lebten, eine altmodische Art hatten und das Radio dem Fernseher vorzogen, als arm.

Sogar als Kinder war uns schon klar, dass unser Vater mit seiner Schwiegermutter alles andere als zufrieden war. Er war der Ansicht, dass sie ihren Ehemann dominierte und auch ihren Töchtern beigebracht hatte, ihre Männer so zu behandeln. Noch vor der Hochzeit ließ er Mutter wissen, wer in dieser Ehe die Hosen anhaben würde. Es würde immer sein Haus sein.

Das Haus, aus dem meine Mutter stammte, war ein weitläufiger zweistöckiger, mit Brettern umrahmter Holzverschlag, der je nach Laune von Baba, der Mutter meiner Mutter, um

weitere Räume erweitert wurde. Als wir geboren wurden, war sie schon alt und lebte dort gemeinsam mit ihrem Ehemann, unserem geliebten Großvater Daddy Gus. Er war alles, was sie nicht war. Ein gottesfürchtiger ruhiger Mann, der die Regeln befolgte und nie seine Stimme oder Hand erhob. Er war der Heilige unserer Familie. Baba war die geliebte Teufelin, ein gefallener Engel. Was sie sagte, war Gesetz – sie gebrauchte ihre scharfe Zunge, ihren Jähzorn sowie ihren schonungslosen Witz und Willen, damit alles nach ihren Vorstellungen lief.

Anders als der Betonklotz, war das Haus in dem Mutter in der 1200 Broad Street aufgewachsen war, die Verkörperung einer verzauberten Erinnerung. Veränderungen wurden weder benötigt noch waren sie gewollt. Die altbewährten Lebens- und Verhaltensweisen, waren die einzigen, an denen festgehalten wurde, die einzigen, für die es sich lohnte, Opfer zu bringen. In Babas Haus war alles, was selbstgemacht werden konnte von höherem Wert. Es war ein Haus, in dem Selbstversorgung an der Tagesordnung war. Der Garten war da, um Gemüse und Blumen anzupflanzen und um Würmer zum Angeln zu züchten. Kleine illegale Verschläge auf der Rückseite des Hauses dienten als Behausung für die Hühner, die frische Eier legten. Selbstgezüchtete Trauben wuchsen, um später Wein daraus zu machen; aus angebautem Obst wurde Marmelade gekocht. Dies war ein Haus, in dem niemals irgendetwas weggeworfen wurde und alles eine Verwendung hatte. Für ein Kind war es unmöglich, zu erkennen, dass dies ein Haus von Erwachsenen ohne Sozialversicherungsnummer und ohne regelmäßige Arbeit war. Alle im Haus waren ständig beschäftigt. Müßiggang und Selbstversorgung passten einfach nicht zusammen. Alle Zimmer im Haus waren angefüllt mit Erinnerungen; jedes Teil hatte eine Geschichte, die von Mündern erzählt wurden, die schon lange Zeit in dieser Welt gelebt hatten, Münder, die sich erinnerten. […]

Jeder in unserer Welt sprach über race, niemand über die Bedeutung von Klasse. Obwohl wir wussten, dass Mama während ihrer Teenagerinnenjahre das hinterwäldlerische Haus und die altmodische Lebensweise verlassen und davonlaufen wollte, um neue Dinge zu besitzen, im Laden gekaufte Sachen, sprach niemand über Klasse. Niemand sprach über die Tatsache, dass in der 1200 Broad Street niemand einer ›richtigen‹ Arbeit nachging oder echtes Geld verdiente. Niemand nannte ihren Lebensstil ›alternativ‹ oder ›utopisch‹. Und obwohl es die 1960er-Jahre waren, betrachtete niemand sie als Hippies. Es war einfach die Welt, in der die alten Lebensweisen erhalten blieben. Es war die vormoderne Welt, die Welt armer bäuerlicher Schwarzer Landbesitzer*innen, die im Süden unter einem rassistischen Regime der Apartheid lebten. […] Als kleines Mädchen wollte ich mehr als alles andere in dieser altmodischen Welt leben. Stattdessen musste ich mit meiner Mutter in der Neuen Welt leben. Innerlich war mein Herz gebrochen und ich fühlte mich zerrissen. Ich hatte eine alte Seele und die Welt des Neuen konnte mich nicht beeindrucken.

Ich war weit von zu Hause entfernt, als ich realisierte, dass mein schlauer und als Hausmeister in einem Postamt hart arbeitender Vater nichts als eiskalte und tiefe Verachtung für diese nicht-lesenden Schwarzen Leute, die nicht zwingend nach dem Gesetz lebten, übrig hatte. Als patriotischer Patriarch lebte er streng nach dem Gesetz und war stolz darauf. Auch

Mutter zeigte er offen seine Verachtung für die Welt, aus der sie kam und verstärkte damit nicht nur die Scham für ihre Gesellschaftsschicht, sondern auch ihre Sehnsucht danach, soweit sie konnte von den alten Bräuchen wegzuziehen, ohne alle Verbindungen je ganz abzubrechen.[…]

Um zu überleben, musste meine Mutter ihren Frieden mit der Welt des Modernen und Neuen machen. Indem sie der alten Welt den Rücken kehrte, öffnete sie ihr Herz und ihre Seele für die billige Welt der im Laden gekauften Dinge. Entschlossen aufzusteigen, verfrachtete Mutter uns vom Land in die Stadt, raus aus dem Betonklotz und hinein in das Haus von Herrn Porter. Und das war ein richtiges Haus – voller Geschichte und Erinnerungen. […] In diesem zweistöckigen Haus, mit dem nachträglich angebautem Schlafzimmer, lebten wir gemeinsam mit Herrn Porters Geist und seinen Erinnerungen. Zu diesem Zeitpunkt bestand unsere Familie aus sechs Mädchen, einem Jungen, Mutter und Vater. Fern vom einsamen Haus auf dem Hügel mussten wir lernen, mit den wachsamen Augen und flüsternden Zungen der Nachbarn zu leben. Mutter war fest entschlossen, dass weder über sie noch über ihre Kinder schlecht geredet werden würde. Wir waren in ein gehobenes Viertel gezogen, in dem pensionierte Lehrer*innen und ältere Frauen und Männer wohnten. Wir mussten lernen, uns entsprechend zu benehmen. […]

In Herrn Porters Haus wurden wir uns alle zunehmend der Bedeutung von Geld bewusst. Wie für die meisten Schwarzen in unserem Viertel, hatten Geldprobleme auch für uns, mehr als alles andere, mit ethnischer Zugehörigkeit und der Tatsache zu tun, dass die weißen Leute die guten Jobs – jene mit guter Bezahlung – für sich selbst behielten. Obwohl unser Vater mit seinem Job ein anständiges Gehalt verdiente, bedeutete diese rassistische Apartheid, dass er niemals das Gehalt eines weißen Mannes verdienen würde, auch wenn er die gleiche Arbeit verrichtete. Als Schwarzer im rassistischen Süden konnte er sich glücklich schätzen, dass er überhaupt einen Job mit regelmäßigem Einkommen hatte.

Ein Mann zu sein und das Geld nach Hause zu bringen, gab Vater das Recht zu herrschen, alles zu entscheiden und die Autorität unserer Mutter jederzeit zu untergraben. Mehr als alles andere hasste unser Vater an seinem Eheleben, dass er sein Geld teilen musste. Er rückte nur wenig Haushaltsgeld heraus und verlangte für alle Ausgaben die entsprechenden Belege. Um sicher zu gehen, dass es keinen unnötigen Überfluss gab, gab er gerade so viel von seinem Geld ab, dass es kaum reichte, um die Ausgaben zu decken. Wenn es um die materiellen Bedürfnisse heranwachsender Kinder ging, war für ihn fast alles Luxus – von Schulbüchern bis hin zur Kleidung für die Schule. Ständig hatten wir sein Mantra im Ohr, dass er selbst solche Extras (Geld fürs Orchester, für Sportkleidung) als Heranwachsender nicht benötigt hätte. Meist tat er so, als gingen ihn diese Probleme nichts an.

Mutter hatte Verständnis für unsere materiellen Sehnsüchte. Sie hörte sich das Klagen über unseren Mangel geduldig an. Und sie war diejenige, die versuchte, uns unsere Herzenswünsche zu erfüllen, ohne dabei jemals über die Bedeutung von Klasse oder ihren eigenen Wunsch zu sprechen, dass ihre Kinder sich einmal auf Gebieten hervortun sollten, die ihr

selbst nie offen gestanden hatten. Mehr als Klasse war für Mutter Sexualität – die Gefahr einer ungewollten Schwangerschaft – der sichere Weg, sich als Frau die Zukunft zu verbauen. Und obwohl sie ihre Töchter nie dahingehend drängte, einen Mann nur des Geldes wegen zu heiraten, beschwor sie drohende Armut, um uns vor Sexualität zu warnen. Zudem drängte sie uns ständig, uns auf unsere Bildung zu konzentrieren, um einmal gute Jobs bekommen zu können. [...]

Frauen, die Sozialhilfe empfingen wurden bemitleidet. Nicht weil sie keine Jobs hatten, sondern weil sie keine Männer hatten, die sie zu respektablen Frauen machten. Im Alter von sechzehn Jahren begann ich, tief in mir drin zu spüren, dass respektabel zu sein und Respekt zu erhalten, nicht das Gleiche war. Alle, die Aretha Franklin zugehört hatten, wusste das. Bei Respekt ging es darum, so gesehen und behandelt zu werden, als sei man von Bedeutung. Männer wie mein Vater hatten keinen Respekt vor Frauen. Ihrer Ansicht nach konnte eine Frau, wie jedes andere Objekt auch, gekauft werden. Was gab es da zu respektieren? [...]

Alle sprachen über Geld, niemand sprach über die Bedeutung von Klasse. Wie in den meisten Städten im Süden, in denen Rassismus an der Tagesordnung blieb, auch lange nachdem Gesetze in Büchern zur Aufhebung der ›Rassentrennung‹ festgeschrieben worden waren, lebten Schwarze Menschen auf der einen Seite der Straße und die weißen auf der anderen. Die gesetzlich festgeschriebene Aufhebung der ›Rassentrennung‹ änderte daran nichts. Egal wie viel Geld Schwarze verdienen konnten, sie blieben auf Schwarze Räume beschränkt. Dies erweckte den Anschein, dass wir tatsächlich in einer Welt lebten, in der Klasse keine Rolle spielte; sondern vielmehr ethnische Herkunft und Hautfarbe. Geld war wichtig. Doch konnte man mit keinem Geld der Welt die eigene Hautfarbe ändern. Jeder hielt an dem Glauben fest, dass race der entscheidende Faktor war, wenn es darum ging, dass alle Schwarzen Menschen das gleiche Schicksal teilten – egal wie hoch ihr Vermögen in Dollars war.

Während in unserem Haushalt nie über die Bedeutung von Klasse gesprochen wurde, wurde die Wichtigkeit von Arbeit – hart zu arbeiten – hoch geschätzt. Unser Vater arbeitete hart in seinem Job, und Mutter arbeitete zu Hause schwer. Harte Arbeit war eine Tugend. [...]

KLASSENBEWUSSTSEIN ENTWICKELN

Als Kind wollte ich oft Dinge haben, die sich meine Eltern nicht leisten konnten. Anstatt uns zu sagen, dass es dafür an Geld fehlte, manipulierte uns Mutter häufig dahingehend, den Wunsch verschwinden zu lassen. Manchmal würdigte sie uns herab und beschämte uns wegen des Objekts unserer Begierde. Daran erinnere ich mich noch sehr gut. Das wunderschöne gelbe Kleid, das ich unbedingt haben wollte, wurde in ihrem Geschichten erzählenden Mund zu einem wirklich hässlichen Teil, das angeblich so aussah, als ob es eine Mammy – ein Schwarzes Kindermädchen, das weiße Kinder hütete – zusammengenäht hätte, und das kein Mädchen, das etwas auf sein Aussehen gab, sich jemals wünschen würde. Oftmals wurden meine Wünsche als wertlos und dumm dargestellt. Ich lernte, ihnen zu misstrauen und sie verstummen zu lassen.

Ich lernte, dass es mir innerlich besserging, wenn ich nicht über Geld nachdachte oder mir erlaubte, mich irgendwelchen Fantasien oder Wünschen hinzugeben. Ich lernte die Kunst der Verdrängung. Bevor mir klar war, dass Geld eine Rolle spielt, hatte ich mir oft Dinge gewünscht, die teuer waren, Dinge, die sich ein Mädchen meiner sozialen Gesellschaftsschicht für gewöhnlich nicht wünschte. Aber damals war ich noch ein Mädchen, das sich der Bedeutung von Klasse nicht bewusst war, und ich dachte nicht, dass meine Wünsche dumm und falsch waren. Und als ich herausfand, dass sie es doch waren, ließ ich sie los. Ich konzentrierte mich aufs Überleben, darauf zurechtzukommen.

Als ich ein College auswählte, an dem ich studieren wollte, kam das Geldproblem auf und musste besprochen werden. Selbst wenn ich mich um Darlehen und Stipendien bemühte, und alles, was im Zusammenhang mit dem Studium stand, bezahlt wurde, blieben doch immer noch Fahrtkosten, Bücher und eine Vielzahl anderer versteckter Kosten. Mutter ließ mich wissen, dass für derlei Extrakosten kein Geld zur Verfügung stand, weshalb sie mich drängte, ein College zu besuchen, das in der Nähe lag, was finanziell helfen würde. In meinem ersten Jahr besuchte ich also ein nahegelegenes College. Eine schlicht aussehende, weiße College-Studienberaterin hatte in unserem Wohnzimmer gesessen und meinen Eltern erklärt, dass für alles gesorgt sei, dass mir ein Vollstipendium gewährt worden sei, dass meine Eltern für nichts würden bezahlen müssen. Sie wussten es besser. Sie wussten, dass da immer noch Fahrtkosten waren, Kleidung, all die versteckten Kosten. Dennoch fanden sie diese Schule akzeptabel. Sie konnten mich dort hinfahren und wieder abholen. Ich musste an den Feiertagen nicht extra nach Hause kommen. Ich könnte es schaffen.

Nachdem mich meine Eltern an dem vornehmlich weißen College abgesetzt hatten, sah ich das Entsetzen im Gesicht meiner Mitbewohnerin, weil sie bei jemanden untergebracht würde, der Schwarz war, also bat ich um einen Wechsel. Zweifelsohne hatte auch sie ihre Bedenken geäußert. Ich bekam ein winziges Einzelzimmer nahe dem Treppenhaus. Meine Kommiliton*innen hielten Abstand zu mir. Ich aß in der Cafeteria und musste mir keine Gedanken darüber machen, wer außerhalb dieser Welt für Pizza und Getränke zahlen würde. Ich behielt meine Wünsche, meine Armut und Einsamkeit für mich; ich kam zurecht.

Ich ging nur selten shoppen. Von Zuhause bekam ich Pakete mit funkelnagelneuen Kleidern geschickt, die Mutter gekauft hatte. Obwohl wir nie darüber sprachen, wollte sie nicht, dass ich mich unter den vielen privilegierten weißen Mädchen schämen musste. Ich war das einzige Schwarze Mädchen in meinem Wohnheim. Es gab in mir keinen Platz für Scham. Ich fühlte Verachtung und Desinteresse. Mit ihrem Gekicher und ihrer Besessenheit zu heiraten, waren die weißen Mädchen an der Frauenuniversität wie Außerirdische für mich. Wir kamen nicht vom gleichen Planeten. Ich lebte in der Welt der Bücher. Die einzige weiße Frau, die zu meiner engen Freundin wurde, lernte ich kennen, als ich las. Ich versteckte mich im Schatten eines Baumes mit riesigen Ästen, die Art von Bäumen, die scheinbar mühelos auf gut betuchten Universitätsgeländen wuchsen. […]

Als junge Frau, deren Familie aus Illinois kam, aber ursprünglich aus der ehemaligen Tschechoslowakei eingewandert war, verstand sie die Bedeutung von Klasse. Wenn sie von den anderen Mädchen sprach, die mit ihrem Reichtum und ihren familiären Verhältnissen angaben, lagen Verachtung, Wut und Neid in ihrer Stimme. Neid war immer etwas, das ich zu verdrängen versuchte. Ließ man ihn zum Trost zu nah an sich heran, konnte Neid zur Verblendung und schließlich zu einem Verlangen führen. Ich begehrte nichts, was sie hatten. Sie begehrte alles und schämte sich nicht, ihre Wünsche offen auszusprechen. Aufgewachsen in der Art von Gemeinschaft, in der ständig darum gewetteifert wurde, wer das Größte, Beste was-auch-immer kaufen konnte, in einer Welt der organisierten Arbeit, der Gewerkschaften und Streiks, verstand sie die Welt der Bosse und Arbeiter*innen, derjenigen, die alles, und jener, die nichts hatten.

Die weißen Freund*innen, die ich in der Highschool gekannt hatte, waren mit den Privilegien ihrer Klasse bescheiden umgegangen. Aufgewachsen wie ich, mit den Traditionen der Kirche, die uns gelehrt hatte, sich ausschließlich mit den Armen zu identifizieren, wussten wir, dass sich im Überfluss das Böse verbarg. […]

Eine meiner Englisch-Professorinnen hatte an der Stanford University studiert. Sie war der Ansicht, dass dies der richtige Ort für mich sei – ein Ort, an dem Intellekt mehr wertgeschätzt wurde als dumme Spielchen und die akademische Arbeit nicht vom Styling und der Suche nach einem geeigneten Ehemann überschattet wurde. […] All die kaum ausgesprochenen Erkenntnisse über Klassenprivilegien, die ich während meines ersten Jahres am College gewonnen hatte, hatten mir nicht die Augen für die Realität von Klassenscham geöffnet. Noch immer war mir nicht in den Sinn gekommen, dass meine Mutter sich deshalb entschieden weigerten, irgendwelche Probleme mit Geld zuzugeben, weil ihr Schamgefühl in Bezug auf ihre Klasse tief- und festsaß. Und als sich diese Scham mit ihrem Bedürfnis mischte, die minderwertige, hinterwäldlerische Kultur ihrer Familie hinter sich gelassen zu haben, war es ihr unmöglich, geradeheraus über die Belastung zu sprechen, die mein Studium in Stanford für die Familie bedeutete. […]

Als meine Eltern sich weigerten, mir die Erlaubnis zu geben, nach Stanford zu gehen, akzeptierte ich ihr Urteil für eine Weile. Überwältigt vom Schmerz, war ich wochenlang kaum in der Lage zu sprechen. Mutter versuchte meinen Vater umzustimmen, weil Leute außerhalb ihrer Welt ihr erklärt hatten, was für ein Privileg es war, eine solche Gelegenheit zu haben. Ich entschied, dass ich auch ohne ihre Erlaubnis gehen würde. Und obwohl mir meine Mutter ihre Zustimmung nicht gab, war sie bereit zu helfen.

Aufgrund meiner Entscheidung, waren wir gezwungen über Geld zu sprechen. Mutter erklärte, dass Kalifornien zu weit weg war, dass es immer Kosten verursachen würde, dort hinzukommen, dass sie mir nicht zur Hilfe eilen konnten, falls etwas schiefl ief, und dass ich nicht in der Lage sein würde, an den Feiertagen nach Hause zu kommen. All das hörte ich, doch war mir die Bedeutung nicht klar. Ich war einfach nur erleichtert, dass ich nicht an die

Frauenuniversität zurückkehren würde, dem Ort, an dem ich eine richtige Außenseiterin gewesen war.

In Stanford gab es andere Schwarze Studierende. Es gab sogar ein Wohnheim, in dem viele von ihnen lebten. Ich hatte nicht gewusst, dass ich auch dort hätte wohnen können, daher zog ich in das Wohnheim, das mir zugewiesen wurde. […] Die Stanford Universität war ein Ort, an dem man von Grund auf alles über die Bedeutung von Klasse lernen konnte. Aufgebaut von einem Mann, der an harte Arbeit geglaubt hatte, sollte es ein Ort sein, an dem Studierende aller sozialen Schichten – Frauen und Männer – zusammenkommen konnten, um gemeinsam zu arbeiten und zu lernen. Es sollte ein Ort der Gleichberechtigung und des Kollektivismus sein. Seine Visionen wurden von vielen als fast schon kommunistisch betrachtet. Die Tatsache, dass er reich war, ließ alles weniger bedrohlich erscheinen. Vielleicht, weil niemand wirklich daran glaubte, dass die Vision realisiert werden könnte. […]

In Stanford wollten meine Kommiliton*innen mich kennenlernen, fanden es hip, niedlich und regelrecht aufregend mit einer Schwarzen Person befreundet zu sein. Sie luden mich auf teure Urlaube und Ski-Ausflüge ein, die ich mir nie hätte leisten können. Sie boten an zu bezahlen. Ich fuhr nie mit. Zusammen mit anderen Studierenden, die auch nicht aus privilegierten Familien kamen, suchte ich nach einer Unterkunft, in der ich während der Feiertage und der Zeit, in der das Wohnheim geschlossen war, unterkommen konnte. Wir trafen uns und sprachen über die absurde Annahme, dass alle das nötige Geld zum Verreisen hätten. Das Personal hatte ebenfalls Urlaub, weshalb auch alle Studierenden gehen mussten. Dann und wann blieben die Mitarbeiter*innen während der Feiertage da und ließen auch uns dableiben. Einmal nahm mich eine der Frauen, die für das College putzte, mit zu sich nach Hause. […]

Zuerst wohnte ich gemeinsam mit einem Mädchen, das ebenfalls aus der Arbeiterklasse stammte – ein wunderschönes weißes Mädchen aus Orange County, die wie auf den Bildern aussah, die ich auf dem Cover des Seventeen Magazine gesehen hatte. […] Wie die Freundin aus meinem ersten Jahr am College wusste auch sie, wie es sich anfühlte, in der Welt der Reichen arm zu sein. Aber anders als ich, war sie fest entschlossen, eine von ihnen zu werden. Wenn das bedeutete, dass sie die hübschen Klamotten stehlen musste, hatte sie kein Problem damit. Und wenn es bedeutete, dass ein privilegierter Freund ab und an ein paar Blutergüsse auf ihrem Körper hinterließ, war es auch das Risiko wert. Sie war überzeugt, dass die Welt, die die Reichen erschaffen hatten, insgesamt unfair war – alles ein einziger großer Betrug; um vorwärts zu kommen, musste man das Spiel mitspielen. Für sie war ich ein unschuldiges Ding, ein Lamm, das zur Schlachtbank geführt wurde. Es überraschte sie kein bisschen, als ich begann, unter dem Druck widersprüchlicher Werte und Sehnsüchte zu zerbrechen. […] Tatsächlich glaubten fast alle um mich herum, dass Leute aus der Arbeiterklasse keine Werte hatten. Ausgerechnet an der Universität, wo sich der Gründer Leland Stanford vorgestellt hatte, dass sich verschiedene soziale Schichten auf einer gemeinsamen Basis treffen, musste ich feststellen, wie sehr Menschen mit Klassenprivilegien die Arbeiterklasse fürchteten

und hassten. Ich war schockiert, wenn ich hörte wie Kommiliton*innen ihrer Verachtung und ihren Hass gegenüber Leuten Ausdruck verliehen, die nicht den richtigen Hintergrund mitbrachten. Naiv, wie ich war, glaubte ich, dass sie diese Ansichten hatten, weil sie so jung waren, dass der Mangel an Lebenserfahrung diese Ansichten aufrechterhielt und rechtfertigte. Ich hatte immer gearbeitet. Angehörige der Arbeiterklasse hatten mich immer ermutigt und unterstützt.

Um in dieser neuen Welt der getrennten Klassen zu überleben, der Welt, in der ich auch zum ersten Mal auf eine Schwarze bürgerliche Elite traf, die genau wie ihre weißen Gegenparts nichts als Verachtung für Arbeiter*innen übrighatten, musste ich Stellung beziehen, um mir meiner eigenen Klassenzugehörigkeit klar zu werden. Dieser Wahrheit ins Gesicht zu sehen, war am schwersten. Da man mir mein Leben lang beigebracht hatte, dass Schwarze Menschen untrennbar und solidarisch im gemeinsamen Kampf gegen Rassismus verbunden waren, wusste ich nicht, wie ich auf die elitären Schwarzen, die voller Verachtung für alle waren, die nicht ihre Klasse oder Lebensweise teilten, reagieren sollte. [...]

Während meiner Jahre als Doktorandin, wurde mir wieder und wieder gesagt, dass ich nicht das richtige Auftreten für eine Doktorandin an den Tag legte. Langsam begriff ich, dass in der akademischen Welt für Leute aus der Arbeiterklasse nur Platz war, wenn sie bereit waren, ihre Vergangenheit hinter sich zu lassen. Das war der Preis für die Eintrittskarte. Arme Studierende wurden an den besten Studieneinrichtungen nur dann willkommen, wenn sie gewillt waren, ihre Erinnerungen aufzugeben, die Vergangenheit zu vergessen und die assimilierte Gegenwart als die einzig erstrebenswerte und bedeutsame Realität anzuerkennen.

Oft hatten Studierende aus nicht privilegierten Verhältnissen einen Nervenzusammenbruch, weil sie nicht vergessen wollten. Sie konnten die Last all der Widersprüche, mit denen sie konfrontiert wurden, nicht ertragen. Sie waren am Boden zerstört. In den meisten Fällen brachen sie das Studium ab, ohne einen Hinweis auf ihre inneren Qualen zu hinterlassen; es gab keine institutionellen Protokolle, wie ihre Sicht auf die Welt von einer elitären Vision von Klasse und Privilegien angegriffen wurde. Die Aufzeichnungen gaben lediglich an, dass sei, selbst nachdem sie finanzielle Hilfe und andere Unterstützung erhalten hatten, es einfach nicht geschafft hatten, dass sie schlicht nicht gut genug gewesen waren. [...]

Als ich promovierte, fühlte ich eine große Unsicherheit darüber, wer ich geworden war. Ich war unsicher, ob ich das Studium geschafft hatte, ohne mich und meine Werte, an die zu glauben ich erzogen worden war, zu verlieren – harte Arbeit, Aufrichtigkeit und Respekt für alle, ungeachtet ihrer Klasse. Als ich mein Studium schließlich abschloss, war meine Treue zur arbeitenden Klasse ungebrochen. Auch wenn meine Füße die ersten Schritte auf dem Weg in Richtung Klassenprivilegien gegangen waren. Es würde immer Widersprüche geben. Es würde immer Konfrontationen rund um das Thema Klasse geben. Ich würde immer wieder überprüfen müssen, wo ich stehe.

Aus dem amerikanischen Englisch von Jessica Yawa Agoku

OMNIBUS



TIM KAVANAGH

Das Wort Omnibus kommt aus dem Lateinischen und heißt so viel wie »für alle«. Der Name bringt auf den Punkt, was den Omnibus von seinem nahen Verwandten, dem Pkw, unterscheidet. Wer mit ihm fährt, fährt fast immer mit anderen, reist also öffentlich. Für viele ist der Bus ein gewöhnlicher Ort, ein alltägliches Vehikel auf dem Weg zur Arbeit. Auf den Fotografen Tim Kavanagh übt er – insbesondere nachts – eine besondere Faszination aus. Die Aufnahmen entstanden in einer verregneten Nacht auf einem Busbahnhof im Zentrum Londons. Wir blicken mit dem Fotografen durch kondenswasserverhangene



Scheiben in das Innere eines Busses und erhaschen Momentaufnahmen eines fremden Alltags. Die banalen Szenen entfalten einen eigenen Zauber. Schauplätze von alltäglicher Erschöpfung, von erzwungener Gemeinschaft, vielleicht auf dem Weg von der Arbeit, Gegenorte zum exklusiven Luxus der Wohlhabenden, werden zu Orten einer geteilten Intimität.

Tim Kavanagh lebt und arbeitet in London. Weitere Fotoprojekte von ihm sind zu sehen unter www.timkavanagh-art.com.


THINK BIG
WARUM WIR MEHR
FORDERN MÜSSEN ALS
EIN PAAR RADWEGE
TERENIG TOPJIAN

In den 1930ern setzte die Autoindustrie ihre Pläne durch. Eine gigantische Infrastruktur wurde neu geschaffen. Heute brauchen wir ebenso große Visionen, um das Auto zu verdrängen.

TERENIG TOPJIAN ist Gründer von Have a Go, einer Plattform, die sich für eine Verkehrswende und die Stärkung der Mikromobilität einsetzt.

Ein Zitat aus dem Aaron-Sorkin-Film »The Newsroom« geht mir einfach nicht aus dem Kopf: »Weißt du, warum die Linken immer so unbeliebt sind? Weil sie verlieren. Wenn sie so verdammt klug sind, warum verlieren sie dann andauernd?«

Als urbane Fahrradaktivist*innen sind wir klug oder zumindest gut informiert. Wir wissen, wie wichtig das Radfahren ist. Wir wissen Bescheid über fahrradfreundliche Städte in aller Welt und darüber, wie positiv sie sich auf Gesundheit und Wohlbefinden, Wirtschaft und Verkehr, Umwelt und Klima, Gerechtigkeit und persönliche Freiheit auswirken. Aber wenn wir so klug sind, warum zur Hölle scheitern wir die ganze Zeit? Warum bekommen wir bestenfalls ein paar Kilometer Markierungen auf dem Asphalt oder, wenn wir Glück haben, ein paar von Plastikpollern geschützte Radwege?

MOMENTAN BETTELN WIR UM KRÜMEL

Radinfrastruktur wird fast nur gebaut, wenn schon etwas passiert ist. Nach (Beinah-) Unfällen mit Autos fordern wir als Einzelne oder als Lobbygruppen, einen bestimmten Streckenabschnitt umzugestalten. Wir versuchen, die lokale Bevölkerung und die Kommune auf unsere Seite zu ziehen, und schlagen Veränderungen vor, die so kostengünstig und kleinteilig wie möglich si nd, um als »realistisch« durchzugehen.

Was ist daran falsch? Nun, es ist so, als ob man zum Bau einer großen Brücke nach dünnen Ästen und Zweigen verlangt – sie sind nutzlos, können kaum Gewicht stemmen und sind leicht zerstörbar. Eine gute Radinfrastruktur wird in dieser Strategie zum Almosen – sie erscheint immer wie ein Nischeninteresse und nicht wie ein substanzieller Beitrag zur Verkehrswende. Denjenigen, die dafür

Verkehrsraum und Steuergelder opfern, kommt es so vor, als würden sie das für einen guten, aber nutzlosen Zweck tun.

Wenn Straßen, Autobahnen oder Brücken gebaut werden, geht man jedoch anders vor: Sie werden nicht nach und nach für jeden Stadtteil und jede Kommune geschaffen. Man baut nicht hier und da auf Forderung einer lokalen Initiative ein wenig Straße und lässt dazwischen kilometerlange Lücken. Genau so läuft jedoch die »Planung« unserer Radinfrastruktur ab.

US-amerikanische Städte sind in der Regel nur sporadisch mit Radwegen versehen. Die wenigen, die es gibt, sind meistens nur aufgemalt und als Spur zwischen den fließenden Verkehr und parkende Autos gequetscht, die jederzeit ihre Türen öffnen können – ein Abenteuer, dem sich vor allem erfahrene Radler*innen stellen. Oft genug sind diese Spuren gleich ganz zugestellt – mit Polizeiautos, Lieferwagen, Filmteams oder ganz normalen Pkw, deren Fahrer*innen dafür kaum Strafzettel befürchten müssen. Eine derartige »Infrastruktur« für Fahrräder trägt weder dazu bei, aktive Radfahrer*innen zu schützen, noch kann sie weite Teile der Bevölkerung ermuntern, aufs Rad umzusteigen.

Warum geben wir uns mit solchen Krümeln zufrieden? Die Anzahl der Menschen, die Rad fahren oder andere Formen von Mikromobilität wie Scooter oder Skateboard nutzen, ist keineswegs gering und nimmt weiter zu. Es handelt sich um eine riesige Bewegung, die allerdings räumlich getrennt, machtlos und zersplittert ist.

Denn ein paar Radwege hier und da versprechen eben nicht den Wandel, den wir für unsere Umwelt, unsere Sicherheit und unser Wohlbefinden brauchen. Niemand hat Lust, für ein paar dürre Äste in den Ring zu steigen. Auf diese Weise gibt es wenig Chancen, eine starke Bewegung für Mikromobilität voranzubringen.

Denn gleichzeitig werden in den Automobil- und Lastverkehr auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene Milliarden gepumpt. Ohne groß nachzudenken, lassen Regierungen gewaltige Summen zur Erweiterung von Highways springen – man denke nur an die 1,6 Milliarden US-Dollar, die gerade in Los Angeles für eine weitere Spur auf der Interstate 405 ausgegeben wurden, obwohl längst klar ist, dass sie die Fahrtzeiten nicht spürbar verringern wird. Während man für die Automobilinfrastruktur riesige Summen lockermacht – und so manches Projekt völlig nutzlos bleibt oder den Verkehr noch verschlimmert – bleiben für robuste Radwegnetze nur Krümel übrig. Wie kann das sein?

DIE MAXIME VON INFRASTRUKTURPROJEKTEN: JE GRÖSSER, DESTO BESSER

Infrastrukturprojekte folgen einer klaren Logik: je größer das Projekt, desto größer die Ingenieurs- und Baufirmen, die sich um lukrative Verträge bemühen, desto mehr Jobs, desto feierlicher der Spatenstich, desto besser die PR für

Politiker*innen. Teure Projekte kommen in die Medien, interessieren die Bevölkerung, bleiben im Gedächtnis.
Unsere Tweets und Meinungsspalten mögen den Nutzen autofreier Mobilität anpreisen, aber unsere Forderungen und Budgetvorstellungen bleiben hinter diesem Anspruch meilenweit zurück. Indem wir unsere Forderungen kleinhalten, geben wir uns mit einer Nischenexistenz zufrieden und stützen stillschweigend das Auto als vorherrschende Mobilitätsform. Kein Wunder, dass wir bei der Haushaltsplanung kaum eine Rolle spielen. Noch dazu lassen wir Milliarden liegen: Viele Initiativen in den USA tun wenig dafür, Mittel aus regionalen und nationalen Verkehrsfonds zu erhalten.

Ich selbst habe mich vor einer Weile in die Haushaltsplanung von Los Angeles eingemischt. Dort stand eine wohlmeinende Verwaltung vor der Entscheidung, die Radinfrastruktur auszubauen oder einen Knotenpunkt für das Bikesharing-Projekt der Stadt einzurichten. Offenbar gab es keine ausreichenden Mittel für beides – obwohl im selben Haushalt ein dauerhafter jährlicher Betrag von einer Million US-Dollar für die Neupflasterung von Straßen vorgesehen war. Ich schlug vor, Teile der Straßenreparaturmittel für die beiden Radprojekte einzusetzen. Das würde den Autoverkehr reduzieren, der den schnellen Belagverschleiß verursacht – die Kosten für die Reparaturen würden also sinken. Meine Vorschläge wurden abgelehnt. Sogar für einen fahrradfreundlichen Stadtrat war es undenkbar, Mittel des »gewichtigen« Autoverkehrs für die weniger gewichtige Radinfrastruktur umzuwidmen.

Es scheint fast, als ob wir Stadtplaner*innen und Radaktivist*innen unser Anliegen nicht ernst genug nehmen und unsere Vorstellungen von Lobbyarbeit, unsere planerische Fantasie freiwillig begrenzen. In landesweiten Debatten kommen wir kaum vor, nicht einmal da, wo es um den billionenschweren Green New Deal geht. Bewegungen, die wirklich etwas wollen, bringen ernstzunehmende Forderungen auf den Verhandlungstisch. Wir müssen groß denken und Großes fordern. Wer könnte unser Vorbild sein? Vielleicht sollten wir uns ausgerechnet an der Autoindustrie orientieren.

WIE KAM ES ZUM SIEGESZUG DES AUTOS IN DEN USA?

Wie das Portal Vox schreibt,[1] waren es in den 1930er Jahren die Auto- und Ölfirmen, die das US-amerikanische Highway-System voranbrachten:
»Vertreter der Autoindustrie entwarfen einen ehrgeizigen Plan weitläufiger, eleganter Highways. Sie sollten über Auffahrten zugänglich sein und das Land kreuz und quer durchschneiden. Diese Vision wurde in einem massiven, 4 000 m² umfassenden Diorama präsentiert, das General Motors unter dem Namen ›Futurama‹ für die Weltausstellung von 1939 in New York baute.«

Autofirmen zogen also nicht bettelnd von Kommune zu Kommune oder Region zu Region. Stattdessen propagierten sie einen umfassenden Plan für futuristische Highways im ganzen Land. Die Highways sollten direkt durch die Städte führen – ohne

Rücksicht auf unzählige Häuser und Gemeinden, die dafür hätten abgerissen werden müssen. Sie wandten sich direkt an die Regierung und die Öffentlichkeit und betrieben Lobbyismus im Kongress und gegenüber Präsident Eisenhower. Letztendlich gab man über 425 Milliarden US-Dollar für ein landesweites Straßennetz von Küste zu Küste aus.

Der Autoindustrie gelang es, das öffentliche Bewusstsein zu verändern. Die Auto-Infrastruktur wurde nun zur »öffentlichen Aufgabe« und gesellschaftliche Prioritäten verschoben sich. In einer aufs Auto ausgerichteten Infrastruktur konnte das Fahrzeug zum wichtigsten Symbol individueller Freiheit werden.

Als wäre das noch nicht genug, wurde uns zugleich der wichtigste öffentlichen Raum in den Städten geraubt: die Straße.

Heute sind Straßen für uns vor allem Mittel zum Zweck: Sie dienen dem Transport. Über Tausende von Jahren waren Straßen jedoch öffentlicher Raum, hier wurde geplaudert und gespielt, verhandelt und gestritten, protestiert und gefeiert – sie waren das Wohnzimmer der Menschheit. Bis zu dem Moment, in dem die Autogiganten sie für sich vereinnahmten und die Spielregeln änderten. Mit dem Verbot, bei Rot über die Straße zu gehen, wurde plötzlich strafbar, was Menschen seit Tausenden von Jahren getan hatten: öffentliche Straßen nach Belieben zu nutzen und zu überqueren. Das war wahrscheinlich größte De-facto-Privatisierung öffentlichen Raums in der Geschichte der Städte.

»EINE MILLION DOLLAR IST NICHT COOL. WEISST DU, WAS COOL IST? EINE MILLIARDE.«

Dieses Zitat von Aaron Sorkin aus dem Facebook-Film »The Social Network« passt hier ebenfalls. Es zeigt uns die Richtung an: Greifen wir nach den Sternen.

Wir müssen uns trauen, etwas zu entwerfen, das einen wirklichen Unterschied macht. Eine Infrastruktur für Mikromobilität, die über Radwege und lokale Kleininitiativen hinausgeht. Machen wir einen Plan, der echte, bleibende Effekte hat, der die Massen begeistert, der verschiedene Gruppen, Firmen, Interessen und Generationen zusammenführt und neue Formen der Fortbewegung hervorbringt – und einen, der Luftverschmutzung, Klimawandel und tödlichen Autounfällen wirklich etwas entgegensetzt.

Das geht nur, wenn unsere Träume kühn genug sind und unsere Bündnisse breit genug. Dann können wir eine Radinfrastruktur schaffen, die Lokalpolitiker*innen liebend gern in ihrem Wahlkreis hätten und die dem Skript einer großen Investition folgt: etwas, das von einer breiten Allianz gefördert wird, das Arbeitsplätze schafft und den Medien Bilder von Spatenstichen liefert. Mit einer solchen Infrastruktur würden die Nutzung von Fahrrädern und Scootern ebenso wie das Laufen endlich angenehm, sicher und allgegenwärtig.



© Tim Kavanagh

FUTURAMA DER MIKROMOBILITÄT

Wie könnte die umfassende Vision einer mikromobilen Zukunft aussehen? In europäischen Städten lassen sich innovative Ansätze finden, die auch einzelne US-amerikanische Stadtplaner*innen aufgreifen. Gemeinsam können diese Innovationen den Kern einer breit angelegten Infrastruktur bilden, über die wir landesweit diskutieren:

1 // Den »Radweg« neu denken: Allein die Worte »Radweg« und »Radspur« signalisieren ein Partikularinteresse. Mittlerweile wird über andere Begriffe diskutiert, ohne dass sich eine eindeutige Bezeichnung durchsetzen konnte. Mein Vorschlag wäre »Mikromobilitätsspur oder -weg«, um all die bereits existierenden oder zukünftigen Mikrofahrzeuge miteinzubeziehen.

2 // Ein System geschützter Mikromobilitätsspuren: Momentan sind geschützte Radwege das höchste der Gefühle, in unserer Vision sind sie das Minimum. Ein stadtweites Netz geschützter Spuren, die sicher sind und allen gleichermaßen zugänglich sind, ist nur der Ausgangspunkt für eine mutige Vision.

3 // Vorfahrtstraßen für vielfältige Mobilität: Straßen, die im neuen System als Vorzugsstraßen gelten würden, würden über Busspuren und breite Gehsteige verfügen sowie über mehrere Mikromobilitätsspuren, um unterschiedlichen Geschwindigkeiten Raum zu bieten. Autos sind die langsamste und unflexibelste Form urbaner Fortbewegung. Wenn wir sie nicht gleich verbieten, sollten wir sie zumindest auf die hinteren Plätze verweisen. Solche Straßen wären sowohl im Interesse von öffentlichen Verkehrsunternehmen als auch von Rollstuhlfahrer*innen oder Gehbehinderten, sie wären Fußgänger*innen ebenso willkommen wie denjenigen Anwohner*innen, die unter der Explosion des Durchfahrtsverkehrs leiden. Die Vorfahrtsstraßen würden auch Zustelldiensten neue und schnelle Möglichkeiten, etwa durch die Nutzung von E-Lastenrädern, bieten. Auch lokale Geschäfte würden profitieren, weil Rad- und Fußgängerstraßen oft den Umsatz erhöhen.

4 // Höher gelegte Schnellstraßen für die Mikromobilität: Batteriebetriebene Formen der Mikromobilität, zum Beispiel E-Fahrräder und E-Scooter, haben das gute alte Fahrrad revolutioniert. Mittlerweile kann fast jede*r kilometerweit fahren, ohne ins Schwitzen zu kommen. In Städten sind E-Mikromobilitätsmittel oft schneller als Autos: Eine Studie hat herausgefunden, dass E-Scooter die Fahrtzeiten in verstopften britischen Städten um 70 Prozent reduzieren könnten.[2] Sollten wir angesichts dieser technischen Entwicklungen nicht eine Kompletterneuerung der Infrastruktur anvisieren? Fahrräder und andere Formen der Mikromobilität könnten im wahrsten Sinne des Wortes abheben, auf erhöhten Schnellstraßen über die Autos hinwegfliegen.

Wie würde man für solche Mikromobilitätsbahnen Unterstützung gewinnen? Indem man sie gut gestaltet und entsprechend vermarktet, ähnlich einem verlockenden neuen Tech-Produkt, sodass sie auf große mediale Resonanz stoßen. Stadtplaner*innen und Architekt*innen, Ingenieurbüros und Baufirmen wären von einem

so weitreichenden und für sie lukrativen Projekt begeistert. Die Politik wiederum kann auf die im Bausektor entstehenden Jobs verweisen. Wenn eine Fahrradschnellstraße zugleich mit Upgrades der städtischen Infrastruktur einherginge – wenn sie etwa mit Solarstromanlagen, einem intelligenten Stromnetz oder neuen Datenleitungen kombiniert wäre und als Stütze eines 5G-Basisnetzes fungieren würde –, hätte sie für Elektrizitäts-, Telekommunikations- und Internetanbieter viele Vorteile. So wie die Öl- und Autofirmen 1939 auf der Weltausstellung ihr Futurama präsentierten, müssten sich heute Radaktivist*innen, Mikromobilitätshersteller und andere Anbieter zusammenschließen und ein Futurama der Mikromobilität entwickeln und vorantreiben. Dieses Bündnis kann zu einer starken Kraft werden und all die Gruppen und Institutionen einbeziehen, die sich für Radinfrastruktur eigentlich nie interessiert hätten.

ZU EHRGEIZIG?

Wer meint, eine solche Zukunftsvision sei unrealistisch, möge sich folgende Frage stellen: Hätte die Autoindustrie je Erfolg gehabt, wenn sie um Krümel gebettelt hätte? Autos brauchen eine gewaltige Infrastruktur: Tankstellen, Ölförderung, Polizeistationen, Fahrschulen und vieles mehr. Hätten die großen Öl- und Autofirmen einfach nur Autos gebaut, ohne das für ihr Wachstum benötigte Ökosystem zu entwickeln und politisch durchzudrücken, wären Autos heute immer noch ein Spielzeug für Reiche. Tatsächlich entwerfen die Auto- und Technologiekonzerne auch weiterhin große Utopien, sie überbieten sich mit selbstfahrenden Autos und fliegenden Taxis und sie fordern, dass wir unsere Städte auf diese Innovationen »vorbereiten«. Der inoffizielle König dieser Utopien, Tesla-Chef Elon Musk, will seine Autotopie sogar auf den Planeten Mars ausweiten. Wie praktisch, dass solche Narrative den autozentrierten Status quo aufrechterhalten.

Wir dürfen nicht zulassen, dass die Autoindustrie weiterhin die Deutungshoheit über unsere Zukunft hat. Wenn wir jetzt keine größeren Visionen haben, werden wir vielleicht nie mehr die Chance dazu haben. Lasst uns ein neues Verkehrssystem erschaffen, das umfassende Mobilität als ein Menschenrecht begreift und es allen, unabhängig von ihrem Alter oder Geschlecht, zugänglich macht. Mikromobilität ist eine zentrale Antwort auf die gesellschaftlichen und ökologischen Probleme unserer Zeit. Wenn wir sie nicht ernst nehmen, wer dann?

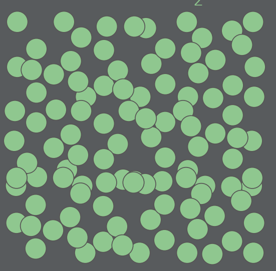
Dieser Text erschien zuerst auf Englisch unter www.citylab.com.
Aus dem Englischen von Lisa Jeschke, Utku Mogultay und Hannah Schurian.

1 Vgl. www.vox.com/2015/5/14/8605917/highways-interstate-cities-history.
2 Vgl. www.telegraph.co.uk/news/2019/09/09/electric-scooters-would-beat-cars-70-per-cent-city-centre-journeys/.

Emissionsentwicklung
in der EU 1990 – 2017

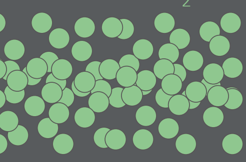
– 115 Mio.
Tonnen CO_2
Haushalte

– 433 Mio.
Tonnen CO_2



Energie-/Wärme-erzeugung

– 253 Mio.
Tonnen CO_2



Verarbeitende Industrie/Bau

+ 170 Mio.
Tonnen CO_2
Straßenverkehr

Quelle: Mobilitätsatlas 2019

1994 – 2018 (seit Bahnprivatisierung)

5 400 km Schienennetz reduziert

247 000 km Straße neu gebaut

Quelle: Tagesspiegel

28,6 Mrd. Euro in Dtl./Jahr
umweltschädliche Subventionen*

* Biokraftstoffe, keine Energiesteuer auf Kerosin, keine Mehrwertsteuer auf internationale Flüge, niedrige Besteuerung von Diesel, Steuervorteile bei privat genutzten Dienstwagen, Entfernungspauschale

2,8 Mrd. Euro in Dtl./Jahr
Subventionen für klimagerechten Verkehr in den Kommunen**

** Förderung des ÖPNV in ausgewählten Modellstädten, Investitionen zur Förderung des Radverkehrs, E-Fahrzeuge in den Kommunen

Quelle: Mobilitätsatlas 2019

AUF DER SCHIEFEN BAHN

Eine Kehrtwende der Verkehrspolitik scheint unausweichlich. Die Fakten zeigen eindrücklich, was schiefläuft: Investitionen fließen in die falsche Richtung, Emissionen wachsen ungebremst und für die Kosten – Umweltzerstörung, Gesundheitsgefährdung und Flächenverbrauch – zahlt die Allgemeinheit. Alternativen wird weiterhin der Weg versperrt.

5–8 %
der globalen Klimaerwärmung entstehen durch Luftverkehr.

Weniger als 10 %
der Menschen haben jemals ein Flugzeug bestiegen.
Quelle: Öko-Institut

3 059
Verkehrstote
2019 in Deutschland
mehr als 8 Menschen pro Tag.
Quelle: ADAC 2020

80 %
des Energieverbrauchs im Verkehrssektor
durch Pkw, Lkw und Kraftrad
Quelle: Mobilitätsatlas 2019

bei Tempolimit
100 km/h

– 5,4 Mio.
Tonnen CO_2/Jahr

Quelle: Mobilitätsatlas 2019

DEN VERKEHR IN EINE NEUE ORDNUNG BRINGEN

SABINE LEIDIG

In unseren Städten dominiert das Auto – es blockiert Raum, stinkt und ist für alle, die ohne Auto unterwegs sind, eine Gefahr. Die Karten müssen neu gemischt werden – eine andere Straßennutzungsordnung muss her.

Die »autogerechte Stadt« ist eine Untote. Als Leitbild ist sie beerdigt, als gesellschaftliche Realität jedoch quicklebendig. Alle, die Alltagswege zu Fuß oder per Fahrrad zurücklegen, können ein Lied von den Zumutungen singen: zugeparkte Wege, Angst vor Lastwagen, Rasern und bedrohlicher Enge, Ärger über Wartezeiten an lauten und stinkenden Straßen. Stress und Streit sind keine Seltenheit. Wer kennt nicht das Gefühl, als Fußgänger ausgebremst zu werden, als Radfahrerin ihr Leben zu riskieren, als Mensch an den Rand gedrängt zu sein? Wer nicht im Auto sitzt, ist auf der Straße Einwohner*in zweiter Klasse. Eine Klassenfrage der anderen Art? Nicht ganz, denn wer wenig Einkommen hat, hat auch wenig Auto: Fast die Hälfte aller Haushalte, die zu den 20 Prozent der Ärmsten zählen, besitzt gar kein Auto. Bei den einkommensstarken oberen 40 Prozent leben weniger als 10 Prozent autofrei, aber etwa die Hälfte dieser Haushalte hat zwei oder sogar drei Autos (Nobis/Kuhnimhof 2019). Ärmere Menschen wohnen außerdem häufiger an vielbefahrenen Straßen, in Quartieren ohne Grünanlagen und in kleinen Wohnungen ohne Balkon. Sie sind umso mehr auf einen erholsamen öffentlichen Raum angewiesen. Die Last des motorisierten Individualverkehrs ist ungleich verteilt. Auch volkswirtschaftlich ist er ein Desaster: Jeder gefahrene Autokilometer verursacht »externe Kosten« von etwa 15 Cent. In der Summe sind das über 110 Milliarden Euro pro Jahr, die nicht von den Autofahrer*innen getragen werden, sondern von allen (Bieler/Sutter 2019). In den vergangenen 30 Jahren stiegen die Auto-Personenkilometer pro Jahr um etwa ein Drittel an (BMUB/Umweltbundesamt 2020). Und trotz Abgasbetrug hat der VW-Konzern auch 2018 wieder Milliardengewinne eingefahren.

DIE MACHT UND DIE GEWOHNHEIT

Jahrzehnte autogerechte Investitions- und Infrastrukturpolitik prägen das Antlitz unserer Städte und Landschaften. Trotz Club of Rome und Klimakonferenzen (die erste fand 1979 in Genf statt) wurde das Autobahnnetz seit 1990 um 2 100 Kilometer vergrößert, das Schienennetz jedoch um 6 500 Kilometer gekappt. Die Länder und Kommunen bauten seither über 250 000 Kilometer neue Straßen, ließen aber nur 5 000 Kilometer Bahngleise verlegen. Entsprechend schwoll der motorisierte Individualverkehr von 30 Millionen auf 41 Millionen Pkw an (2010) und erreichte 2019 die Rekordzahl von 47 Millionen. Diese »Stehzeuge« brauchen Parkplätze. Plätze, die keine Spielplätze, keine Sitzplätze, keine Baumplätze, keine Steh- und Gehplätze, keine Fahrrad(abstell)plätze und keine ÖPNV-Plätze sein können. Im Durchschnitt wird ein Auto aber nur etwas mehr als eine Stunde pro Tag als Transportmittel genutzt. Fast 23 Stunden steht es und blockiert Alternativen (Randelhoff 2016).

Das heutige Verkehrsrecht privilegiert den Autoverkehr. Die Grundlage dafür wurde schon Anfang des letzten Jahrhunderts mit dem »Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen« gelegt. Die Nationalsozialisten bauten es zur »Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung« aus, welche in der BRD bis in die 1970er Jahre weitgehend gültig blieb. Eine Säule dieses Verkehrsunrechts ist die sogenannte Stellplatzverordnung. Mit der Reichsgaragenordnung wurde 1939 zu jeder neuen Wohnung eine Garage angeordnet. Heute ist dies Ländersache und die jeweilige Handhabung lässt tief blicken: Brandenburg hat die Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen beispielsweise aufgehoben und überlässt die Regelung den Gemeinden. In manchen Städten wird die Zahl der Parkplätze nun gedeckelt, um den Verkehr zu verringern. Die Bayerische Bauordnung hingegen untersagt den Gemeinden eine Reduzierung, ermöglicht aber höhere Mindestvorgaben, sodass

SABINE LEIDIG ist Gewerkschafterin und war von 2002 bis 2009 Geschäftsführerin von Attac Deutschland. Seit September 2009 ist sie Bundestagsabgeordnete für die Partei Die LINKE und beschäftigt sich insbesondere mit der Mobilitätswende und Fragen sozial-ökologischer Transformation.

in Taufkirchen 2⅓ Stellplätze pro Wohnung ab 41 Quadratmeter erforderlich sind. Der Wunsch nach »Parken vor der Haustür« lässt oft alle anderen Bedürfnisse verschwinden. Auch die Gebührenordnung trägt zum Verkehrsunrecht bei: Bundesrecht begrenzt die Kosten eines Anwohnerparkausweises beispielsweise auf 30,70 Euro pro Jahr. Im Verhältnis zu Miet- und Bodenpreisen in Großstädten ist das lächerlich. Und während falsches Parken zwischen 10 und 20 Euro kostet, beträgt das Bußgeld im ÖPNV zwischen 60 bis 120 Euro.

Ein zweites Standbein der herrschenden Verkehrsordnung ist das Prinzip einer »Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs« – gemeint ist selbstverständlich nur der Autoverkehr. Zusätzliche Fußwege, Verkehrsberuhigung oder fahrradfreundliche Ampelschaltungen scheitern häufig nicht nur an der Borniertheit von Gemeinderäten und Stadtverwaltungen, sondern auch an den Klagen autoverliebter Anwohner*innen, oft pensionierter Jurist*innen, die sich auf dieses Prinzip berufen. Die Straßenverkehrsordnung (StVO), die der Maxime einer autogerechten Stadt folgt, muss deshalb durch eine neue »Straßennutzungsordnung« ersetzt werden.

NEUSTART NÖTIG: FÜR EIN SOZIAL-ÖKOLOGISCHES STRASSENNUTZUNGSRECHT

Die Prioritäten müssen sich grundlegend ändern: Mobilität für alle, Barrierefreiheit, Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit und körperliche Unversehrtheit aller Bewohner*innen. Die Nutzung der öffentlichen Straßenräume muss von den Füßen aus völlig neu gedacht und unter Beteiligung aller relevanten Akteure aus Zivilgesellschaft und Wissenschaft neu gemacht werden. Die Bundestagsfraktion der Partei DIE LINKE (2019) hat dazu ein Positionspapier verfasst, in dem eine Reihe konkreter Forderungen genannt wird.

Damit es schnell gerechter zugeht, sind Veränderungen an einigen Knackpunkten besonders dringend:

1 // Die Kommune ist kein Abstellplatz für Autos! Damit Spielraum für alle entsteht, sollen Autos nur dort abgestellt werden können, wo Parkplätze ausgewiesen sind. So werden Quartiere autofreier und der Weg zur Haltestelle oder zum (kommunalen) Car-Sharing-Stellplatz wird reizvoll. Derzeit ist die Umwidmung von Parkplatzflächen in andere Nutzungsformen für Kommunen mit viel bürokratischem Aufwand verbunden. Das muss geändert werden, damit zu schmale Geh- oder Radwege ausgeweitet, Bänke aufgestellt, oder Bäume gepflanzt werden können, und damit freier Raum für Veranstaltungen nutzbar wird. Fuß- und Radverkehrsanlagen müssen Vorrang haben vor Kfz-Stellplätzen, und Parkraumbewirtschaftung muss auch zur Verkehrssteuerung erlaubt werden. Niemand sollte mit dem Auto in die Stadt fahren, weil das Parken preiswerter ist als das Busticket. Und Anwohnerparken sollte in der Regel nicht billiger sein, als ein ÖPNV-Jahresabo. Insgesamt geht es darum, die Masse der Autos zu reduzieren. Wenn ein gutes ÖPNV-Angebot besteht, sollten Kommunen die Möglichkeit haben, Zulassungen und Fahrerlaubnisse zu reglementieren. Nur aus guten Gründen ist ein privates Auto vonnöten; dagegen sind städtische Car-Sharing-Pools in den Quartieren sinnvoll und gerecht. Auch der Lieferverkehr muss eingeschränkt und koordiniert werden.

2 // Mehr Bewegungsfreiheit für Fuß und Fahrrad Sichere Radwege und Schutzstreifen, fahrradfreundliche Ampelschaltungen und ausreichend gesicherte Abstellanlagen sollten selbstverständlich sein. Erst wenn die 80-jährige Oma und das achtjährige Kind ohne Angst mit dem Fahrrad unterwegs sein können, ist es gut. Dasselbe gilt für Fußwege, die barrierefrei sein müssen und auch für Menschen im Rollstuhl, am Rollator oder für Blinde geeignet. Und: Das Überqueren von Fahrbahnen muss erleichtert werden, damit wir gehen statt stehen.

3 // Runter vom Gas! Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit bringt schnell ein paar Vorteile: weniger Lärm- und Abgasemissionen, der Verkehrsfluss wird langsamer, gleichmäßiger und braucht weniger breite Fahrspuren. Außerdem sinkt die Gefahr tödlicher Verletzungen bei Unfällen erheblich.

4 // Gerechte Strafen Wichtig sind höhere Bußgelder für Parksünder*innen (am besten abhängig vom Einkommen), nur so lohnen sich Kontrollen und der Verwaltungsaufwand für die Kommunen. Falsch parkende Fahrzeuge sollten leichter abgeschleppt werden können, Geschwindigkeitskontrollen müssen zur Routine gehören. Und damit sich Leute mit dickem Geldbeutel nicht »freikaufen«, soll die Fahrerlaubnis leichter und gerne auch mal für zwei Wochen entzogen werden können. Je größer die Gefährdung anderer ist, desto härter sollte die Strafe sein.

DIE HERRSCHENDE VERKEHRSPOLITIK BLEIBT AUTOFIXIERT

Die gerade erfolgte Änderung der StVO zum 1. Januar 2020 nimmt sich dagegen recht kümmerlich aus. Halteverbote und höhere Bußgelder für Pkw oder Lkw auf Fahrradwegen sind überfällige Anpassungen. Im Gegenzug hat der Verkehrsminister jedoch durchgesetzt, dass Autos ab drei Insassen auf reservierten Busspuren fahren dürfen. Und: Ungebremst lassen GroKo und Bundesregierung jedes Jahr Milliarden Euro in den Aus- und Neubau von Bundesstraßen fließen. Allen Klimazielen zum Trotz gilt der »Finanzierungskreislauf Straße«, der die Einnahmen aus der Lkw-Maut dem Straßenbau zukommen lässt –, obwohl dringend viel mehr Geld für den Ausbau von Bahn und Bus benötigt wird. Keine der milliardenschweren Subventionen für den motorisierten Individualverkehr wird angetastet. Im Gegenteil: Die »Elektrifizierung der Straße« soll die Autogesellschaft fortschreiben, auch wenn die profitträchtigen SUV-Offensiven der Autokonzerne sich erschöpft haben (vgl. Wolf in diesem Heft). Dabei betrachteten schon 2014 über 80 Prozent der Bevölkerung die Abkehr vom Auto und die Stärkung des öffentlichen Nah- und Fahrradverkehrs sowie attraktiver Fußwege als einen positiven Beitrag zur Lebensqualität (BMUB/Umweltbundesamt 2015, 12 u. 34f.).

ES GEHT AUCH ANDERS

Auch der Kommunalverband Deutscher Städtetag hat das realisiert und will weg von der »autogerechten Stadt« (Deutscher Städtetag 2018). In einem Positionspapier mit der Überschrift »Was wir bis 2030 erreichen wollen« skizziert er ein Szenario, in dem die Verkehrsflächen zugunsten von Fuß- und Radverkehr gerechter aufgeteilt werden. Ein regional übergreifendes Ticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel ist vorgesehen, und der Individualverkehr in den Ballungsräumen soll

überwiegend auf Sharing-Angeboten basieren. Es geht um integrierte Verkehrskonzepte und darum, Verkehrswege nicht mehr nur für Autos, sondern für Menschen zu gestalten. Klingt gut und funktioniert: Wien, Oslo, Gent, und Kopenhagen sind hier Vorreiter: Wien hat mit der Beseitigung von Parkplätzen mehr Raum für alle geschaffen und das 365-Euro-Jahresticket für den ÖPNV erfunden. Oslo will ab 2019 die gesamte Innenstadt für den Automobilverkehr sperren und Barcelona führt sogenannte Super-Blocks ein (vgl. S 92 in diesem Heft). In der belgischen Stadt Gent ist die autorfreie Innenstadt schon seit dem Frühjahr 2017 Realität. Einige Straßen dürfen dort lediglich Anwohner*innen und Handwerker*innen noch mit dem Auto befahren, andere sind nur noch für Rettungsdienste und Taxen freigegeben. Lastenräder, auch für kleinere Lieferungen und von Handwerker*innen genutzt, boomen (vgl. Behrensen in diesem Heft) und das Leben auf der Straße wird ruhiger, sauberer und geselliger. Die Wortschöpfung Kopenhagenisierung versinnbildlicht diese Entwicklung. In Kopenhagen wird mittlerweile fast die Hälfte aller Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt (City of Copenhagen 2017).

CHANGING CITIES – BEWEGUNG GEGEN BETONIERTE VERKEHRSVERHÄLTNISSE

Auch hierzulande beginnt sich der Wind zu drehen. 2016 spielte das Fahrradvolksbegehren Berlin einen Ball ins Feld: Die zehn Ziele für ein Radgesetz hatten nach kurzer Zeit über 100 000 Unterstützungsunterschriften (vgl. Petri in diesem Heft). Im Berliner Landtagswahlkampf 2016 war Radverkehr eines der wichtigen Themen. Die amtierende Große Koalition verfehlte die absolute Mehrheit. Und die neue rot-rot-grüne Landesregierung verpflichtete sich, die Ziele des Volksentscheids in ein Mobilitätsgesetz zu gießen. Es soll die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr sowie für den ÖPNV systematisch verbessern. Der Berliner Erfolg ermutigte Bürger*innen in ganz Deutschland, weitere lokale Initiativen zu starten. In Aachen, Bamberg, Bielefeld, Brandenburg, Bremen, Darmstadt, Frankfurt am Main, Hamburg, Kassel, München, Regensburg, Rostock, Stuttgart, Tübingen, Würzburg und im Bundesland Nordrhein-Westfalen wurde oder wird ein Radentscheid durchgeführt – unterstützt von dem gemeinnützigen Verein Changing Cities. Dieser Druck von der Straße hat auch den etwas eingerosteten Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) wieder aktiviert.

Die Massendemonstrationen gegen den zur Schau gestellten Autowahn bei der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main haben im vergangenen Jahr ein wichtiges Signal gesetzt: »Verkehrswende jetzt!« oder »Nieder mit der Autokratie!« waren Losungen, mit denen die 25 000 Teilnehmer*innen eine ganz andere Verkehrspolitik forderten. Die Verbände ADFC, BUND, Campact, Deutsche Umwelthilfe, Greenpeace, die NaturFreunde Deutschlands und der Verkehrsclub Deutschland waren mit der Sternfahrt #aussteigen ebenso Teil der Protestchoreografie wie die Blockaden von »Sand im Getriebe« oder das Perspektiven-Forum von Attac. Der Brückenschlag zur Bewegung für Klimagerechtigkeit hat eine neue Politisierung gebracht. Die Frage der Organisation von Verkehr und Mobilität wurde aus dem Randbereich öffentlicher Aufmerksamkeit geholt und

aus der vermeintlichen »Naturgesetzlichkeit« ist endlich ein gesellschaftliches Kampffeld entstanden.

Auch in die Gewerkschaften hinein wirkt der Fridays-for-Future-Impuls. In DGB-Kreisen werden ÖPNV-Konzepte entwickelt, die IG Metall diskutiert Transformationsperspektiven, die EVG startete die Offensive »Bahnretter*in« und ver.di bereitet Streiks und Bündnisse für eine bessere Ausstattung des ÖPNV und für bessere Arbeitsbedingungen der dort Beschäftigten vor (vgl. Kaya & Zschiesche in diesem Heft).

Die Umweltbewusstseinsstudie 2018 fördert Beachtliches zutage: Mit Blick auf die Entwicklung des Verkehrs wollen 50 Prozent der Befragten vor allem, dass Umwelt und Klima möglichst wenig belastet werden, 40 Prozent wünschen sich, dass alle Menschen ihre Wege im Alltag bequem und kostengünstig zurücklegen können und nur 10 Prozent gewichten den Erfolg der deutschen Wirtschaft am höchsten. Dabei ist die große Mehrheit der Befragten (89 Prozent) der Meinung, dass die aktuelle Verkehrspolitik sich vor allem an den Interessen der Wirtschaft orientiert (BMU/Umweltbundesamt 2018).

Bei Verkehrspolitik steht die ganze Vielfalt der sozialen Frage auf der Agenda: Verteilungs- und Geschlechtergerechtigkeit, Teilhabe, Arbeitsbedingungen, Produktionsverhältnisse, Lebensweisen und auch die Alltagskultur. Eine neue Straßennutzungsordnung muss daher den jeweiligen Regierungen in Bund und Ländern abgerungen werden, den Boden dafür können wir in jeder Kommune bereiten, indem wir für Alternativen kämpfen: Mobilität und Versorgung für alle mit weniger Verkehr.

Wir sollten den Mut und die Hoffnung für eine andere Verkehrsordnung genauso schüren wie die für eine andere Gesellschaftsordnung. Die Straßen und öffentlichen Plätze können demokratisiert werden, statt sie alten oder neuen Wachstumsstrategien der digitalisierten Wirtschaft anheimzugeben. Autokonzerne können vergesellschaftet werden, sodass die dort Beschäftigten sozial-ökologisch sinnvolle Fahrzeuge und Logistiksysteme bauen, statt SUV-Offensiven voranzubringen (vgl. Eckardt u. a. in diesem Heft). Arbeitszeiten können kürzer sein und Wege sowieso. Für eine überzeugende Verkehrswendepolitik ist eine radikale Transformationsperspektive nötig.

LITERATUR

Bieler, Cuno/Sutter, Daniel, 2019: Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Studie im Auftrag der Allianz pro Schiene, Zürich

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit/Umweltbundesamt (Hg.), 2015: Umweltbewusstsein in Deutschland, Berlin/Dessau

BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit/Umweltbundesamt, (Hg.), 2018: Umweltbewusstsein in Deutschland. Zentrale Befunde, Berlin/Dessau,

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, und nukleare Sicherheit/Umweltbundesamt, 2020: Fahrleistungen, Verkehrsaufwand und »Modal Split«, Berlin/Dessau

City of Copenhagen – Technical and Environmental Administration, 2017: Copenhagen City of Cyclists. Facts & Figures 2017, Kopenhagen

Deutscher Städtetag, 2018: Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht, Berlin/Köln

DIE LINKE im Bundestag, 2019, Sozial-ökologischer Neustart des Verkehrsrechts: Für gerechte Verhältnisse auf der Straße. Positionspapier Arbeitskreis II Sozial-ökologischer Umbau und Haushalt vom September 2019, Berlin,

Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias, 2018: Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn/Berlin

Randelhoff, Martin, 2016: Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken, in: Zukunft Mobilität, 25.3.2016

AUTOMOBILER KONSENS AM ENDE?
WIE DIE LINKE BESTEHENDE RISSE VERTIEFEN KÖNNTE

TOBIAS HAAS UND MARKUS WISSEN

Die Autoindustrie war jahrzehntelang die Leitbranche des deutschen Kapitalismus, der gesellschaftliche Alltag am Auto orientiert. Nicht nur aus ökologischen Gründen kann es so nicht weiter gehen.

Die (Auto-)Mobilität ist im Umbruch begriffen: Der Verbrennungsmotor erhält insbesondere vom Elektroantrieb Konkurrenz, in den Städten verbreiten sich neue Formen des Car- oder Ride-Sharings und Autofahrer*innen könnten perspektivisch von Algorithmen ersetzt werden, die es dem Gefährt ermöglichen, sich »autonom« fortzubewegen (vgl. Daum 2018 und auf *LuXemburg-Online*). Getrieben werden diese Entwicklungen von verschiedenen Faktoren. Es gibt ein wachsendes Bewusstsein der sozialökologischen Folgen fossilistischer Automobilität sowie deren Politisierung. Darüber hinaus verändern sich Mobilitätsmuster, wurden Abgasnormen verschärft und es steigt die Konkurrenz zwischen den etablierten Autokonzernen auf der einen und neuen Anbietern wie Geely, Tesla oder Unternehmen aus der Technologiebranche auf der anderen Seite (vgl. Wolf in diesem Heft).

Bricht damit schon der »automobile Konsens« (Brand/Niedermoser 2017), also jene tief in die gesellschaftlichen Strukturen und Alltagspraxen eingelassene Normalität der individuellen Automobilität? Was bedeutet dies im Hinblick auf eine sozialökologische Transformation des Mobilitätssystems? Und was bedeutet es für linke Strategien, die eine solche Transformation zu forcieren versuchen?

ÖKONOMIE UND IDEOLOGIE DER AUTOMOBILITÄT

Die Autoindustrie ist die Leitbranche des deutschen Kapitalismus. Mehr als 800 000 Menschen arbeiten hier. Hinzu kommen Tankstellen, Autohäuser und -werkstätten, Teile des Baugewerbes und Taxis. Das Wertschöpfungssystem Auto greift weit aus. Dass

im Gesundheitswesen und im Bereich Erziehung und Unterricht inzwischen deutlich mehr Menschen beschäftigt sind, nämlich insgesamt 3,8 Millionen, verblasst angesichts der Bedeutung, die dem Auto zugemessen wird. Kein Wunder, ohne die Autoindustrie wäre Deutschland nicht Exportweltmeister in Serie, und auch für die IG Metall ist die Autoindustrie von immenser organisationspolitischer Bedeutung. Dort hat sie relativ hohe Löhne und tarifvertraglich abgesicherte Arbeitsstandards für die mehrheitlich männlichen Beschäftigten durchgesetzt. Und trotz der zunehmenden Rationalisierung und Verlagerung von Produktionsprozessen – vorwiegend nach Osteuropa – ist es ihr gelungen, die Beschäftigungszahlen zumindest stabil zu halten.

Doch diese über mehr als hundert Jahre gewachsene Pfadabhängigkeit stößt an ihre Grenzen. Nicht zuletzt durch den Dieselskandal und eine Zuspitzung der Klimakrise ist offensichtlich geworden, dass es sich beim Verbrennungsmotor um ein Auslaufmodell handelt. Auch die Coronakrise wird diese Entwicklung eher beschleunigen, greift das Virus doch die Atemwege des Menschen an und lenkt die Aufmerksamkeit verstärkt auf gesundheitspolitische Fragen. Jenseits dessen drohen führende Autokonzerne angesichts der wachsenden Bedeutung neuer Technologien und der zunehmenden Digitalisierung zu Hardware-Lieferanten von Konzernen wie Alphabet, Google oder Alibaba zu werden. Zugleich stellt der Wechsel hin zum Elektromotor die etablierten Autohersteller vor große Herausforderungen und gefährdet zahlreiche Arbeitsplätze (vgl. Wolf in diesem Heft).

MARKUS WISSEN lehrt an der Hochschule für Wirtschaft und Recht in Berlin Gesellschaftswissenschaften. Er forscht insbesondere zu Fragen sozial-ökologischer Transformation und ökologischer Klassenpolitik. Von ihm erschien unter anderem das Buch »Imperiale Lebensweise« (2017), das er gemeinsam mit Ulrich Brand veröffentlicht hat.

TOBIAS HAAS ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Forschungszentrum für Umweltpolitik an der FU Berlin und am Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung in Potsdam. Er forscht zu den Auseinandersetzungen um die Mobilitätswende und zum Strukturwandel in der Lausitz an der Schnittstelle zwischen Politischer Ökonomie und Politischer Ökologie.

Die Zukunft des automobilen Konsenses hängt aber nicht nur von ökonomischen Entwicklungen ab. Wohl kein anderes Konsumgut ist derart symbolisch aufgeladen wie das Auto (vgl. Sachs 1984). Die Möglichkeiten individueller Fortbewegung, die durch den Druck aufs Gaspedal ausgelöste Potenzierung von Kräften und das von Organisationen wie dem ADAC popularisierte Freiheitsversprechen machten das Auto zum Sehnsuchtsobjekt und zum zentralen Massenkonsumgut im Fordismus. Es gibt kein Gerät, das so sehr mit der öffentlichen Zurschaustellung männlicher Dominanz und entsprechend konnotierter Eigenschaften wie Aggressivität und Technikaffinität verbunden ist (vgl. Aljets in diesem Heft). In Deutschland gilt es außerdem als Symbol für den nationalen Wohlstand, ist ein bedeutender Teil der Identitätskonstruktion.

Gleichwohl hat sich die Ideologie des Autos in den letzten Jahrzehnten verändert. Mit der Massenmotorisierung endete das Freiheitsversprechen immer häufiger im Stau. Und die Zahl der Verkehrsunfälle und Unfallopfer ist trotz neuer Sicherheitstechnologien (ABS, Gurte) noch immer enorm. Damit änderte sich auch die kulturelle Aufladung des Autos. In bestimmten Preis- und Gewichtsklassen wurde es mehr und mehr zu einem Rückzugsraum *gegen* die Zumutungen der Massenmotorisierung. Exemplarisch dafür ist der Trend zu sogenannten Sport Utility Vehicles (SUVs), die aufgrund ihrer Größe und PS-Zahl emblematisch geworden sind für die automobile Aufrüstung und zelebrierte Rücksichtslosigkeit. Dazu passt es, dass die Autokonzerne versuchen, ihr Produkt über immer ausgefeiltere Infotainment-Pakete und die Aussicht auf autonomes Fahren als »Third Living Space« (neben dem Zuhause und dem Büro) zu popularisieren (Haas 2018).

AUTOMOBILISIERTE KLASSEN- UND GESCHLECHTERVERHÄLTNISSE

War das Auto in seinen Anfangsjahren Statussymbol der herrschenden Klassen, folgte mit der Fließbandfertigung des Ford Model T in den USA die Motorisierung der Massen. In der BRD setzte diese erst im Zuge des sogenannten Wirtschaftswunders der 1950er und 1960er Jahre ein. Je stärker die Infrastrukturentwicklung auf das Automobil ausgerichtet und der öffentliche Verkehr zurückgebaut wurden, desto gefährlicher und unattraktiver wurden das Zufußgehen und Fahrradfahren. Das Auto hingegen war zunehmend unverzichtbar, um am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.

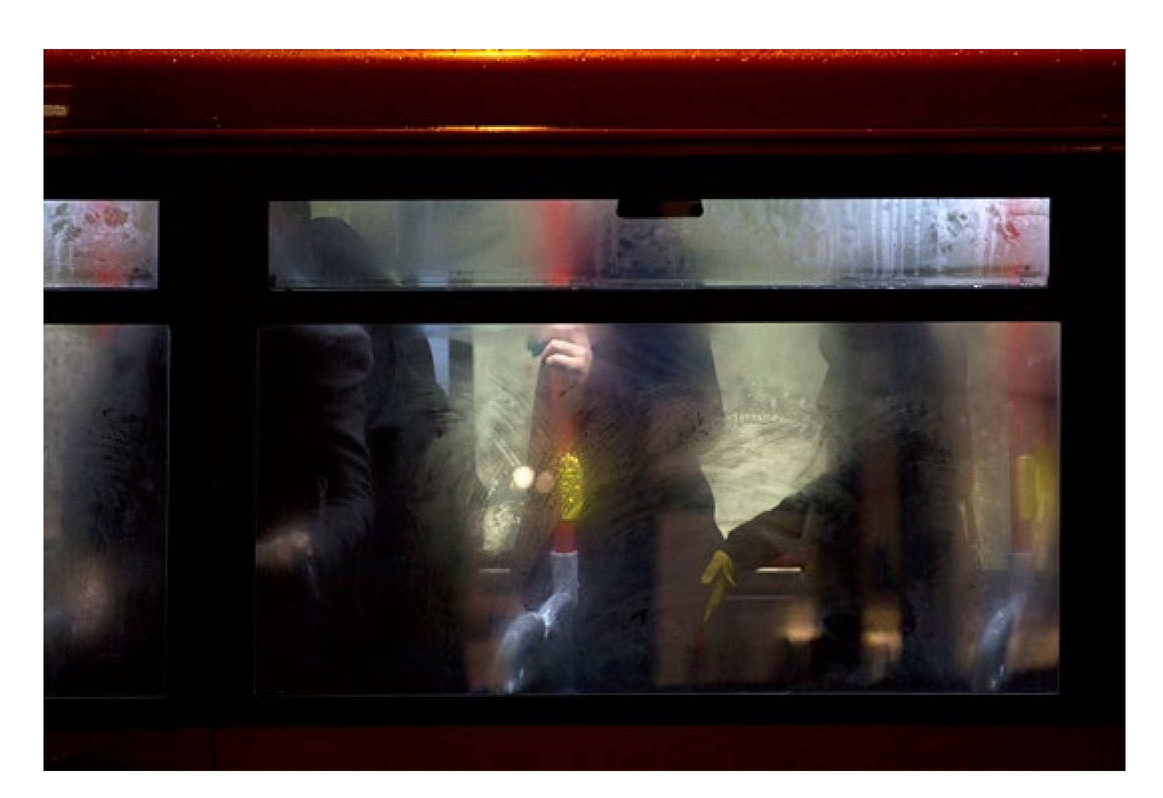
Waren es zu Beginn der Massenmotorisierung noch vorwiegend männliche Erwerbstätige, die die neuen automobilen Freiheiten auskosteten (und die damit verbundenen Zwänge in Kauf nahmen), so veränderte sich die geschlechterpolitische Dimension des Autos in den folgenden Jahrzehnten. Männer fahren zwar im Durchschnitt immer noch deutlich mehr und größere Autos als Frauen. Die sozialstrukturellen Verschiebungen und Kontinuitäten seit den 1970er Jahren – vor allem die partielle und häufig prekäre Feminisierung von Erwerbsarbeit, die nicht mit einer entsprechenden Maskulinisierung von Sorgearbeit einherging (Sauer 2003, 113) – machten das Auto aber auch für Frauen zu einem oft unentbehrlichen Alltagsgegenstand. In vielen Gegenden ermöglichte es erst der private Pkw, verschiedene Anlaufstellen (Kita, Supermarkt, Arbeitsstätte etc.) in einer Wegekette miteinander zu verknüpfen.

Aus einer Klassenperspektive blieb das Auto ambivalent. Eine kostensenkende Massenproduktion, die Ausbreitung des Lohnverhältnisses und die von den Gewerkschaften erkämpften Lohnsteigerungen machten es erschwinglicher. Gleichzeitig wurden für den Autokauf spezielle günstige Bankkredite vergeben, die den Autobesitz für eine große Mehrheit möglich machten. Heute, in Zeiten der Finanzialisierung, bieten die Autokonzerne selbst Kredite an. Für diese Entwicklung steht in Deutschland symbolisch und terminologisch der »Volkswagen«. Das Auto wurde zu einem Massenprodukt und trug maßgeblich zur Sozialisation der Menschen im Kapitalismus, zur »Einübung« in diesen bei. André Gorz (2009, 53) schreibt dazu: »Der Massenautomobilismus ist die Konkretisierung eines vollständigen Triumphs der bürgerlichen Ideologie auf der Ebene der Alltagspraxis: Er begründet und unterhält die trügerische Vorstellung, dass sich jedes Individuum *auf Kosten aller* mehr Geltung verschaffen und bereichern kann.« Klassenunterschiede drücken sich eher im Neben- und Gegeneinander verschiedener Fahrzeug-»Klassen« sowie in der Konkurrenz um den öffentlichen Raum zwischen verschiedenen Mobilitätsformen aus.

Der konkurrenzielle Aspekt der alltäglichen Automobilität scheint sich gegenüber ihren egalisierenden Wirkungen heute wieder stärker in den Vordergrund zu schieben. Davon zeugt die Polarisierung zwischen SUVs und Kleinwagen sowie zwischen Autos und anderen Mobilitätspraxen wie Zufußgehen, Fahrradfahren und Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Diejenigen, die auf Letzteren angewiesen sind oder bewusst auf das Auto verzichten, sind oft nicht länger bereit, die Autonormalität zu akzeptieren. Davon zeugen etwa die Aktivitäten der Fußgängerlobby oder fahrradpolitische Initiativen, die Alternativen fordern und die enormen Gefahren des Autos für andere Verkehrsteilnehmer*innen skandalisieren (vgl. Petri und Leidig in diesem Heft). Zudem scheint in urbanen Räumen vor allem bei der jüngeren Generation die Fixierung auf das Auto nachzulassen. Stattdessen steigt die Bereitschaft, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren und neue digitalisierte Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen.

DER AUTOSTAAT

Die Massenmotorisierung wäre aber ohne eine aktive, auch über staatliche Politik abgesicherte Privilegierung des Autos nicht möglich gewesen. So wurden Infrastruktur- und Raumentwicklung jahrzehntelang einseitig auf das Auto ausgerichtet. Der öffentliche Transport wurde sowohl in den Städten als auch im Überland- und Fernverkehr zunehmend marginalisiert. Eindrücklich zeigt sich das »Programm zur Autoerziehung« (Canzler/Knie 2018, 38) auch in der Vision des sozialdemokratischen Verkehrsministers Georg Leber (1966 bis 1972), der zufolge niemand in mehr als 20 Kilometern Entfernung von der nächsten Autobahnauffahrt leben sollte. Zwar hat sich dies nicht erfüllt, dennoch wurde dem Siegeszug des Automobils bereits in den 1950er Jahren aktiv der Weg bereitet. Zu nennen sind die Zweckbindung des Mineralölsteueraufkommens für den Straßenbau, die Einführung der Pendlerpauschale sowie des Dienstwagen- und Dieselprivilegs und eine Reihe anderer Instrumente. Während



© Tim Kavanagh

das Straßennetz immer dichter wurde, kam es sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr zu einem Rückbau der Schieneninfrastruktur. Allein seit 1990 wurden in Deutschland 6 500 Schienenkilometer stillgelegt.

Auch heute noch protegiert die Bundespolitik das Auto. Trotz Dieselskandal, der im September 2015 aufgedeckt wurde, hielt die Bundesregierung ihre schützende Hand über die Autokonzerne und versuchte, Fahrverbote zu verhindern. Auch dem E-Auto (und den Hybriden) wird der rote Teppich ausgerollt, die Liste der Privilegien ist lang: Laut Elektromobilitätsgesetz aus dem Jahr 2015 sollen E-Autos beispielsweise auf Busspuren fahren dürfen, 2016 wurde eine Kaufprämie beschlossen und als Dienstwagen werden Elektroautos noch größere Privilegien eingeräumt als Verbrennern. Der im Klimapaket der Bundesregierung anvisierte »Masterplan Ladesäuleninfrastruktur« basiert auf immensen öffentlichen Investitionen.

Gleichwohl spitzen sich insbesondere in den urbanen Räumen die Widersprüche des Autoverkehrs zu, Stickoxid- und Feinstaubemissionen werden nicht länger als unvermeidliche Begleiterscheinung individueller Automobilität akzeptiert. Und die im Unterschied zu anderen Sektoren nicht rückläufigen CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs werden auch von staatlicher und politischer Seite zunehmend als zentrale klimapolitische Herausforderung begriffen. So hat die Europäische Union im Dezember 2018 neue Grenzwerte festgelegt: Bis 2030 müssen die europäischen Autohersteller die CO2-Emissionen von Neuwagen um 37,5 Prozent gegenüber 2021 reduzieren. Dies dürfte die Abkehr vom Verbrennungsmotor beschleunigen.

Die autozentrierte Verkehrsentwicklung wird damit aber nicht infrage gestellt. Eher wird versucht, sie durch Elektrifizierung zu retten. Die entsprechende Lobby tritt für



© Tim Kavanagh

eine Vorwärtsverteidigung ein und kann dabei auf ihre staatlichen Bastionen zählen. Das zeigt nicht zuletzt das Klimapaket der Bundesregierung, in dem zwar einerseits die Bahn moderat aufgewertet wird, das aber auch diverse Privilegien für E-Autos und eine Anhebung der Pendlerpauschale vorsieht. Dennoch sehen sich der Autostaat und die Autoindustrie einem erstarkenden Widerstand gegenüber. Die Proteste gegen die Internationale Automobilausstellung 2019 in Frankfurt am Main sind exemplarisch dafür.[1]

MOBILITÄTSWENDE ALS ÖKOLOGISCHE KLASSEN- UND GESCHLECHTERPOLITIK

Der automobile Konsens zeigt also Risse aufgrund von sozialen Kämpfen, technischen Entwicklungen, verschärfter Konkurrenz und einer Politisierung der ökologischen Krise. Ob diese weiter aufbrechen oder zugekittet werden können, hängt von den kommenden gesellschaftlichen Auseinandersetzungen ab, die wiederum wesentlich durch die Coronakrise und damit verbundene Deutungsmuster und Bearbeitungsstrategien geprägt sein werden. Drei Aspekte erscheinen uns zentral:

1 // Die dominanten Akteure setzen auf eine technische und ökologische Modernisierung der (Auto-)Mobilität, in deren Rahmen entscheidende Fragen gar nicht erst gestellt oder aber falsch beantwortet werden. So wird kaum über Verkehrs*vermeidung* gesprochen; die derzeitigen Verkehrsströme werden als unveränderliche Tatsache gesetzt. Auch die *Verlagerung* von Güter- und Personentransporten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel spielt nur eine untergeordnete Rolle. Was bleibt, ist die (vermeintliche) ökologische *Verbesserung* der individuellen Automobilität via Elektrifizierung – die Mobilitätswende verkümmert zur Antriebswende. Aus einer linken Perspektive müsste die Mobilitätswende ausgehend von der Frage gedacht werden, welche Verkehrsströme tatsächlich notwendig sind und wie diese

umweltfreundlich gesteuert werden können. So formuliert, zielt die Frage dann nicht auf die Verkehrspolitik allein, sondern auch auf Raumordnung, Stadtentwicklung und die Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern.

2 // Der soziale Aspekt von Mobilität wird unter völlig falschen Vorzeichen diskutiert. Im Modus der ökologischen Modernisierung erscheint die soziale Frage lediglich als Restriktion einer ökologischen Alternative. Es gilt, Politik zugunsten »der Umwelt« sozial ausgewogen zu gestalten, denn schließlich ist es »der kleine Mann«, der von der ökologischen Wende vermeintlich am stärksten betroffen ist. Aus einer linken Perspektive verhält sich das genau umgekehrt: Das individuell-automobile »Weiter so« ist das Problem. Denn die Wahrscheinlichkeit, an einer unwirtlichen, lauten und gefährlichen Ausfallstraße zu leben, ist für eine Hartz-IV-Empfängerin deutlich höher als für einen Unternehmensvorstand. Dazu kommt, dass in Zeiten, in denen der Autobesitz wieder stärker zur Klassenfrage wird, die Milliarden an Steuermitteln, die noch immer in den Erhalt und Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur investiert werden, eine massive Umverteilung von unten nach oben darstellen.

Eine ökologische Klassen- und Geschlechterpolitik für den Mobilitätsbereich setzt an dieser Stelle an. Sie skandalisiert, dass der Bundesverkehrswegeplan 2030 trotz Klimakrise noch immer deutlich höhere Investitionen in Fernstraßen als ins Schienennetz vorsieht – nämlich 133 gegenüber 112 Milliarden Euro. Sie kämpft gegen die Kolonisierung des öffentlichen Raums durch den rollenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr. Sie macht die (Klassen-)Interessen sichtbar, die sich hinter diesen scheinbaren Selbstverständlichkeiten verbergen und nimmt es nicht länger als gegeben hin, dass Schwächere dadurch benachteiligt und gefährdet werden. Und sie orientiert sich an der Einsicht von Mike Davis (2010, 33), der bereits vor zehn Jahren darauf hinwies, dass die egalitären Aspekte des Stadtlebens – ein gut ausgebauter und die Mobilität aller gewährleistender ÖPNV ebenso wie ein energetisch sanierter öffentlicher Wohnungsbestand – die besten Voraussetzungen für eine Schonung der natürlichen Ressourcen und für eine Reduktion der CO_2-Emissionen sind.

Eine Politik zugunsten des Umweltverbunds, der aus einer Kombination von nicht-motorisierten und öffentlichen Verkehrsmitteln besteht, würde zudem jede Menge gesellschaftlich sinnvoller Arbeitsplätze schaffen. Gepaart mit einem Programm der Arbeitszeitverkürzung oder der »kurzen Vollzeit« (Riexinger/Becker 2017) könnte dies die Lebensqualität der Beschäftigten steigern und den unvermeidlichen Stellenabbau in der Autoindustrie kompensieren. Da viele der neu zu schaffenden Stellen in der Metallbranche entstünden (Bau und Instandhaltung von Gleisanlagen, Schienenfahrzeugen und Bussen), sollte sich auch die IG Metall für ein entsprechendes Investitions- und Konversionsprogramm erwärmen können. Das Marx'sche Diktum, demzufolge die kapitalistische Produktionsweise »die Erde und den Arbeiter« ausbeutet, würde dadurch ins Positive gewendet: Die ökologische Transformation würde zur Ermöglichungsbedingung nicht nur der Aufhebung von Naturbeherrschung, sondern auch der Infragestellung von Klassenherrschaft. Auch in geschlechterpolitischer Perspektive wäre hier einiges zu gewinnen: In Kombination mit einem intelligenten Um-

weltverbund würde eine veränderte Stadt- und Raumplanung dazu beitragen, dass sich Sorge-, Erwerbs- und andere Tätigkeiten besser miteinander verbinden lassen – etwa durch sichere Wege und Transportmittel jenseits des Autos. **3** // Schließlich müssen Kämpfe um künftige Formen von Mobilität auch die Frage der Vergesellschaftung und Demokratisierung von sozialen Infrastrukturen adressieren, denn grundlegende gesellschaftliche Versorgungssysteme, deren Verfügbarkeit und Qualität entscheiden maßgeblich über die Möglichkeit, ein gutes Leben zu führen. Im Verkehrssektor droht hingegen eine weitere Kommodifizierung, also Inwertsetzung, von Systemen des öffentlichen und kollektiven Transports (Wissen 2019). Dafür stehen die diversen Car- und Ride-Sharing-Dienste, mit denen große Autohersteller und neue Akteure wie Uber oder Lyft derzeit versuchen, einen Fuß in die Tür des städtischen Personentransports zu bekommen. Auch wenn sie dabei teils mit den lokalen öffentlichen Verkehrsunternehmen kooperieren, wie in Berlin, drohen sie diesen ausgerechnet auf den lukrativen innerstädtischen Strecken mit flexiblen Mobilitätsangeboten Konkurrenz zu machen. Das Verkehrsaufkommen steigt dabei eher, als dass es sinken würde, und an der Unterversorgung suburbaner und ländlicher Räume ändert sich nichts.

Für eine linke Mobilitätspolitik ist dies Herausforderung und Chance zugleich. Mit einem umfassenden Ausbau von öffentlich kontrollierten und demokratisierten Infrastrukturen (vgl. DIE LINKE 2017) würden die gesellschaftlichen Teilhabechancen gerade der Subalternen unmittelbar verbessert werden. Der Autoverkehr ließe sich zurückdrängen und die Risse im automobilen Konsens ließen sich vertiefen. Dies wäre eine »revolutionäre Realpolitik« (Brie/Candeias 2018) im besten Sinne: unmittelbar alltagsrelevant und gleichzeitig zentraler Baustein einer sozialökologischen Transformation.

---

1 Vgl. https://sand-im-getriebe.mobi.

LITERATUR

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/Infas, 2019: Mobilität in Deutschland 2017. Ergebnisbericht, www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Brand, Ulrich/Niedermoser, Kathrin (Hg.), 2017: Gewerkschaften und die Gestaltung einer sozial-ökologischen Gesellschaft, Wien

Brie, Michael/Candeias, Mario, 2018: Revolutionäre Realpolitik, in: LuXemburg 3/2018, 110–117

Canzler, Weert/Knie, Andreas, 2018: Taumelnde Giganten. Gelingt der Autoindustrie die Neuerfindung?, München

Daum, Timo, 2018: Das Auto im digitalen Kapitalismus. Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität, Berlin

Davis, Mike, 2010: Wer wird die Arche bauen? Das Gebot zur Utopie im Zeitalter der Katastrophen, in: Arch+ 196/197, 28–33

DIE LINKE im Bundestag, 2017: Mobilität für alle. Forderungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr, www.sabine-leidig.de/wp-content/uploads/170315-V-Mobilitt-A5-gesamt.pdf

Gorz, André, 2009: Auswege aus dem Kapitalismus. Beiträge zur politischen Ökologie, Zürich

Haas, Tobias, 2018: Das Ende des Autos, wie wir es kannten? Automobile Subjektivitäten im Wandel, in: PROKLA 193, 545–559

Riexinger, Bernd/Becker, Lia, 2017: For the many, not the few: Gute Arbeit für Alle! Vorschläge für ein Neues Normalarbeitsverhältnis, Supplement zur Zeitschrift Sozialismus 9/2017

Sachs, Wolfgang, 1984: Die Liebe zum Automobil: Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek

Sauer, Birgit, 2003: »Gender makes the world go round«. Globale Restrukturierung und Geschlecht, in: Scharenberg, Albert/Schmidtke, Oliver (Hrsg.): Das Ende der Politik? Globalisierung und der Strukturwandel des Politischen, Münster, 98–126

Wissen, Markus, 2019: Kommodifizierte Kollektivität? Die Transformation von Mobilität aus einer Polanyi'schen Perspektive, in: Dörre, Klaus/Rosa, Hartmut/Becker, Karina/Bose, Sophie/Seyd, Benjamin (Hg.): Große Transformation? Zur Zukunft moderner Gesellschaften. Sonderband des Berliner Journals für Soziologie, 231–243

RAUM NEHMEN!
WARUM WIR EINE FEMINISTISCHE VERKEHRSPLANUNG BRAUCHEN

JANNA ALJETS

Die Dominanz des Autos ist Ausdruck hegemonialer Männlichkeit und bringt freie Fahrt für wenige statt Mobilität für alle. Höchste Zeit für eine feministische Verkehrswende.

Straßenschluchten und Gehwege, U-Bahn-Stationen und Spielplätze scheinen allen Menschen der Stadt offenzustehen und universal zugänglich und verfügbar zu sein. Ein Fahrstuhl kann ebenso von allen genutzt werden wie der vierspurige Innenstadtring – oder etwa nicht? So unterschiedlich die Städte der Welt sind, so sehr ähneln sie sich in einer Sache: In ihnen materialisieren sich auch der männliche* Blick, die patriarchalen Verhältnisse und eine auf den männlichen* und weißen* »Normalbürger« zugeschnittene Produktions- und Lebensweise. Damit privilegieren sie wenige und negieren die Bedürfnisse vieler anderer.

Betrachtet man die heutige kapitalistische Stadt, ihren Verkehr und die (Im-)Mobilität ihrer Bewohner*innen aus einer feministischen intersektionalen Perspektive, so fällt eines auf: die Dominanz des Autos. Es ist der »Autozentrismus«, die Fokussierung und Privilegierung des Automobils, der die Mobilitätsbedarfe von Frauen*, aber auch von marginalisierten Gruppen systematisch vernachlässigt, zugunsten eines überholten Geschlechter- und Städtemodells. Anders ausgedrückt: In der Dominanz des Autos kulminieren die patriarchalen, rassistischen und klassistischen Herrschaftsverhältnisse, die unsere Städte und ihre Verkehrssysteme prägen. Eine intersektionale und nachhaltige Städte- und Verkehrsplanung muss diesen Zusammenhang in den Blick nehmen.

DAS AUTO ALS AUSDRUCK HEGEMONIALER MÄNNLICHKEIT

Es ist unstrittig, dass unser heutiges Verkehrssystem um das Auto als wichtigstem Verkehrsmittel herum aufgebaut ist. Dieser Autozentrismus geht aber weit über die Aus-



richtung der Infrastruktur auf das Auto und die Dominanz des Industriezweigs hinaus. Er ist auch eine Geschlechterfrage. Wie kein anderes Konsumgut ist das Auto emotional aufgeladen und wird erfolgreich als das Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit, aber eben auch für Stärke, Dominanz, Kraft und Technik vermarktet – alles Begriffe, die Männlichkeit konstruieren und aufrechterhalten.

Bis heute wirkt das Bild nach, dass Pkw-Fahrer männlich und Beifahrer*innen weiblich sind und dass das Schrauben und Polieren den stolzen Vätern und »echten Männern« vorbehalten ist, die sich auf Technik verstehen. Oder, wie Dan Albert (2019) es formuliert: »Driver's ID made teenagers into citizens; auto repair made boys into men.« Ein rücksichtsloses Verhalten von Männern im Verkehr spiegelt sich auch in den Unfallstatistiken wider: So sind Männer deutlich häufiger Verursacher von schweren und tödlichen Unfällen. Das trifft ebenso auf »Kavaliersdelikte« wie Trunkenheit, Raserei oder Falschparken zu (Statistisches Bundesamt 2018). Margarete Stokowski (2019) analysiert brillant, was die aufgeheizte Diskussion um Tempolimits in Deutschland mit angekratzter

JANNA ALJETS ist in der Klimagerechtigkeitsbewegung gegen Kohle, Autos und Macker aktiv und hat im Brüsseler Büro der Rosa-Luxemburg-Stiftung den Themenbereich »Transformation der Automobilindustrie und Verkehrswende« aufgebaut.

Männlichkeit zu tun hat: »Überall, wo es um Einschränkungen vermeintlich besonders männlicher Tätigkeiten geht, egal ob Fleischessen, Böllern oder schnelles Autofahren, stehen jedes Mal Bataillone von Politikern oder Journalisten bereit, die erklären, dass hier eine vermeintlich gottgegebene menschliche Freiheit mit völlig unvernünftigen, lustfeindlichen Beweggründen wegkastriert werden soll.« Es ist fast lustig, wenn es nicht so traurig wäre.

In diesem Sinne müssen Motoren laut und schmutzig sein oder wenigstens in ihrer E-Variante ordentlich PS aufweisen. Autos werden zunehmend so gebaut, dass sie wie kleine Panzer die Straßen dominieren. Fahrräder und Fußgänger*innen müssen sich entschuldigend an ihnen vorbeizwängen, denn Straßen werden für Autos gebaut – und

zwar ausschließlich für sie. Der für die Autobauer sehr lukrative SUV-Trend treibt diese Dominanz auf die Spitze. In gewisser Hinsicht erscheint er wie das Pendant zu »Manspreading« (Männer sitzen an öffentlichen Orten mit gespreizter Beinhaltung) und »Mansplaining« (herablassende Erklärung eines Mannes, der überzeugt ist, er wisse mehr als sein weibliches Gegenüber).

Der Raum wird sich genommen, ohne Rücksicht auf Verluste, auf andere Mitmenschen, auf Schwächere, Benachteiligte oder die Umwelt. Das Recht des Stärkeren wird hier bedingungslos ausgelebt, propagiert und gesellschaftlich weitgehend akzeptiert. Oder, wie es die Werbung für den Ford Mustang ausdrückt: »Denken Sie einmal nicht an Ihre Kinder.« Dieser katastrophale Trend, der die Unfallstatistiken und die Rendite von Autobauern in die Höhe treibt, zieht zudem eine Art Wettrüsten nach sich. Wenn immer mehr Zwei-Tonnen-Panzer auf den Straßen unterwegs sind, erscheint das Fahren normal großer Autos gegenüber den SUV nicht mehr sicher zu sein. Es braucht ein größeres Auto für das maximale Sicherheitsbedürfnis, was wiederum die Unsicherheit aller anderen verstärkt.

Dass auch immer mehr Frauen* große und umweltverschmutzende Autos fahren und dass gerade marginalisierte Männer oft darauf hinarbeiten, sich das dicke Auto als Statussymbol anzueignen, zeigt die Widersprüche auf, aber widerlegt das Argument in seiner Essenz nicht. Denn bei der Zurschaustellung hegemonialer Männlichkeit geht es nicht darum, »natürliche«, biologisch gegebene Eigenschaften auszuleben, sondern um gesellschaftliche Verhaltenserwartungen, um soziale Dominanz und symbolische Macht, die Weiblichkeit, aber auch andere Männlichkeiten abwertet – und zugleich einen Anpassungs- und Konkurrenzdruck erzeugt.

VERKEHR WIRD VON »ECHTEN MÄNNERN« GELENKT

Doch nicht nur der emotional aufgeladene Fetisch Auto macht den Verkehrssektor zu einer männlich dominierten Branche. So scheint der Verkehrssektor eine Bastion zu sein, auf deren Chefetagen *weiße* Männer noch unter sich sein können (die 1. Klasse in Flugzeugen und Bahnen mal ausgenommen) und wo andere Perspektiven kaum sichtbar sind und berücksichtigt werden. Die Dominanz dieser privilegierten *weiß*-männlichen Perspektive beginnt beim deutschen Verkehrsministerium, das seit seinem Bestehen keine einzige Ministerin hervorbrachte und auch sonst in den höhergestellten Positionen fast durchgehend männlich und weiß ist (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2020).

Der Gender-Gap in der produzierenden Industrie ist auffällig und mit Zahlen belegt: In der Autoindustrie machen Frauen* schätzungsweise gerade einmal 14 Prozent der Belegschaft aus, was weit unter dem Durchschnitt anderer industrieller Branchen liegt. Der Frauen*anteil fällt zudem, je weiter die Besoldungsstufe bzw. Qualifikation steigt, in den Vorständen sucht man sie fast vergeblich.

Die Frauen*anteile variieren zwischen den einzelnen Wirtschaftszweigen: Bei den Automobilherstellern betrug der Frauen*anteil im Jahr 2008 lediglich zwölf Prozent, bei der Zuliefererindustrie zwischen 12,2 und 18 Prozent aller Beschäftigten (IG Metall 2010).

Bis in die 1980er Jahre waren Frauen- bzw. Leichtlohngruppen vorhanden, die eine gesonderte (d. h. schlechtere) Bezahlung vorsahen (Deutscher Gewerkschaftsbund 2013).

Diese heute fast schon seltene männliche Exklusivität setzt sich in anderen Bereichen fort. So fällt die Verkehrs- und Stadtplanung in den Kommunen und Verwaltungen zum größten Teil in die Zuständigkeit von Männern und auch in den politischen Parteien finden sich wenige Frauen*, die zu diesem Thema sprechen. Sogenannte Verkehrsexperten sind fast immer Männer*, auf Fachkonferenzen nicken sich die wenigen anwesenden Frauen* bestärkend zu. So wundert es kaum, dass Verkehr weiterhin *das* Männerthema zu sein scheint.

WOHIN FÜHRT DIE HEGEMONIALE MÄNNLICHKEIT IM VERKEHRSSEKTOR?

Mehr Frauen* und Vertreter*innen marginalisierter Gruppen in Machtpositionen garantieren noch keine geschlechtersensible Stadt- und Verkehrsplanung. Doch wenn diese Perspektiven in Gremien und Expertenrunden gar nicht vertreten sind, dominieren in der Verkehrsplanung zwangsweise die Transport- und Mobilitätsbedürfnisse vollzeiterwerbstätiger Männer*. Die moderne Stadtplanung bleibt damit ihrem fordistischen *bias* verhaftet: Sie entwirft und verwaltet Städte, die sich am männlichen Alleinverdiener und dessen Konsum- und Produktionsmustern orientieren. Damit werden Geschlechterbilder und Lebensweisen reproduziert und verfestigt, die eigentlich schon längst im Umbruch sind.

So gehen etwa die Straßenführungen zahlreicher Städte von langen Pendlerwegen zwischen Wohnort und Lohnarbeit aus, die einmal täglich vom implizit männlichen Erwerbstätigen zurückgelegt werden. Idealerweise im privaten Pkw auf der städtischen Autobahn. Zugeschnitten auf das Familien- und Mobilitätsideal der 1950er Jahre, das Städte nach dem Prinzip der »autogerechten Stadt« und der »freien Fahrt für freie Bürger« konzipierte. Straßen führen hin zur Arbeit, dem vermeintlichen Zentrum der produktiven Wirtschaft, und durchschneiden rücksichtslos Wohn- und Lebensbereiche.

Die Arbeiten, die in diesem Modell von Frauen* ausgeführt und als »weiblich« konstruiert werden, und die dazugehörigen Wege verlaufen weniger linear und noch weniger planbar. Care-Arbeit wie das Versorgen von Kindern und Älteren, das Einkaufen, das Abholen und Bringen umfassen sehr viel mehr Wegstrecken innerhalb eines Tages, die oft deutlich komplexer sind und idealerweise im direkten Wohnumfeld (Schule, Kita, Arzt, Supermarkt) stattfinden. Sorgearbeitende sind somit viel stärker auf kurze und sichere Fuß- und Radwege und auch auf einen gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angewiesen. Und auch hier haben sie spezifische Bedürfnisse, etwa beim Transport: Eltern sind oft mit Kinderwägen unterwegs, die breitere Gehwege, flache Bordsteinkanten und leichte Ein- und Ausstiege beim ÖPNV erfordern – ebenso wie Menschen mit Behinderung (Murray 2018). All diese Bedürfnisse werden in einem rein männlichen Blick auf Städte- und Verkehrsplanung übersehen.

Die Priorität wird dann auf schnelle Autostraßen gelegt anstatt auf eine gute Verzahnung und Erreichbarkeit verschiedener Verkehrsangebote im unmittelbaren Wohnumfeld.

BEWEGUNG FEMINISTISCH GEDACHT

Wie würden nun aber Verkehr und Mobilität aus feministischer und intersektionaler Perspektive umgestaltet werden? Während die toxische und hegemoniale Männlichkeit auf dem Prinzip des Stärkeren und damit auf Exklusivität basiert, muss es um Inklusivität und die Rücksichtnahme auf Schwächere und gesellschaftlich Benachteiligte gehen. Mobilität bedeutet die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Schon aus einem demokratischen Anspruch heraus muss sie allen zugänglich sein und ist Teil einer sozialen Daseinsvorsorge. Daraus ergeben sich vier Leitlinien einer radikalen Wende im Verkehrssektor:

1 // Mobilität für alle: Während Städte bisher für Autos und damit für die stärksten (und meist auch einkommensstärksten) Verkehrsteilnehmer*innen (um-)gebaut werden, müssten sie zugänglich für alle Menschen sein. Die Bewegungsfreiheit einiger darf nicht länger die Mobilität vieler anderer beschneiden. Mobilität muss unabhängig von Geschlecht, Einkommen oder Hautfarbe sicher, bezahlbar, barrierefrei sowie umweltfreundlich sein.

Diese Ansprüche weisen deutlich auf kollektive Verkehrsmittel sowie auf Fahrrad- und Fußverkehr hin. Diese Transportmittel verbrauchen deutlich weniger Platz und Ressourcen, produzieren weniger Lärm und Luftverschmutzung. Zudem können sie in der Regel deutlich günstiger Mobilität für viele ermöglichen. Das allein schließt schon die bisher übliche Normalbewegungsform in einem Privat-Pkw mit Verbrennungsmotor aus.

2 // Sicherheit für alle: Bislang ist das Verkehrssystem auf die jungen und fitten sowie die Wohlhabenden zugeschnitten. Doch alte Menschen, Kinder und Menschen mit körperlichen Einschränkungen haben andere Bedürfnisse nach sicherer Mobilität. Nicht umsonst ist die Fahrrad-Infrastruktur ein Schlüsselindikator für eine gerechtere und inklusivere Mobilität. Je besser und sicherer diese ist, desto mehr Frauen*, Kinder und alte Menschen fahren Rad (El País 2019). Zudem müssen insbesondere Frauen und People of Color im öffentlichen Raum mit der Angst vor Übergriffen oder Belästigung leben. Dunkle Tiefgaragen, schlecht beleuchtete Bahneingänge und Unterführungen können für sie zu Schreckensorten werden. Auch der ÖPNV bedeutet in dieser Hinsicht oft Stress – um das eigene Auto nicht zum einzig sicheren Rückzugsort werden zu lassen, den man sich leisten können muss, braucht es Konzepte, wie solche Räume für alle sicher werden können.

3 // Fokus auf Beziehungsarbeit: Nicht zuletzt müssen die Wege, die Sorgearbeit erfordern, stärker in den Blick kommen. Die »Mobility of Care« ist eine kompliziertere, kleinteiligere und multifunktionale Mobilität. Mobilität bedeutet hier auch Beziehungsarbeit, der Kontakt mit und zwischen Menschen ist essenziell. Es ist daher nicht erstaunlich, dass sich viele Frauen* wie auch ältere Menschen mehr öffentliche Räume für Begegnungen in den Städten wünschen (BBC 2019). Einfache und einladende Sitzgelegenheiten und Parks können Sorge- und Beziehungsarbeiten erleichtern und ermöglichen – und sie zugleich aus der Abschottung des

»Privaten« holen. Wenn der städtische Raum von kommerziellen Flächen und Parkplätzen aufgefressen wird, werden diese Begegnungen unmöglich.

4 // Fehlerfreundlichkeit: Ein inklusiver Ansatz erfordert es, dass Verkehr fehlerfreundlicher wird. Fehlerfreundlich für Menschen, die nicht, noch nicht oder nicht mehr schnell laufen können oder nicht gut sehen oder hören oder sich schlichtweg nicht gut auskennen. Das kann längere Ampelschaltungen, breitere Radwege, barrierefreie Kennzeichnungen, Fahrstühle und vieles mehr mit sich bringen. Das bedeutet aber auch, das vermeintliche Recht der Schnelleren und Stärkeren aktiv und gezielt einzuschränken.

Voranbringen müsste eine feministische und intersektionale Verkehrswende diejenigen, die vom dominanten Autozentrismus am meisten betroffen sind und/oder schon jetzt an Alternativen arbeiten: Eltern, Fahrradaktivist*innen, Umweltschützer*innen, alte Menschen und Kinder. Es braucht hier noch stärker gemeinsamen organisierten Druck von unten, neue Allianzen sind hier denkbar und wünschenswert. Doch auch innerhalb etablierter Institutionen in Parteien, NGOs und Ministerien sowie in der Kommunalpolitik braucht es radikale Veränderungen. Ohne die Repräsentanz und die Stimmen von zum Beispiel Frauen und marginalisierten Communities ist keine geschlechtersensible und intersektionale Planung möglich.

Die (männliche) Dominanz der Autos in unseren Städten müsste zurückgedrängt werden. Zugleich wird das in jeder Stadt anders aussehen, denn Planung und Umsetzung des Wandels müssen mit den Menschen erarbeitet werden. Am Ende könnten von diesen Leitlinien tatsächlich alle profitieren: Eine andere Verkehrsplanung bedeutet mehr Zugang, Gerechtigkeit, Ruhe, Platz, frische Luft, Sicherheit und (Begegnungs-)Raum für alle.

1 Vgl. https://twitter.com/M_arvinR_oss/status/1002102147843051521.

LITERATUR

Albert, Dan (2019): Are We There Yet? The American Automobile Past, Present, and Driverless, New York

BBC (2019): What would a city designed by women be like?, www.bbc.com/news/av/world-50269778/what-would-a-city-designed-by-women-be-like

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Organigramm, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/Z/organigramm-anhang.html

Deutscher Gewerkschaftsbund (2013): Gleiches Geld für gleichwertige Arbeit, https://frauen.dgb.de/++co++54aeb962-31c0-11e3-8336-00188b4dc422

El País (2019): Las mujeres necesitan más los carriles bici que los hombres para pedalear, https://elpais.com/sociedad/2019/11/18/actualidad/1574106321_138788.html

IG Metall (2010): Frauenbeschäftigung in der Automobilbranche. Entwicklung und aktuelle Situation, www.igmetall.de/download/0157928_langfassung_automobilindustrie_10032010_483a2e0bcf73d4f229df5aaa968426f65a73ea53.pdf

Murray, Christine (2018): What would cities look like if they were designed by mothers?, in: The Guardian, 27.8.2018, www.theguardian.com/commentisfree/2018/aug/27/architects-diversity-cities-designed-mothers

Statistisches Bundesamt (2018): Verkehrsunfälle. Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr, www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-frauen-maenner-5462407177004.pdf?__blob=publicationFile

Stokowski, Margarete (2019): Fragile Rollenbilder. Männlichkeit am Limit, in: Spiegel Online, 22.1.2019, www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/tempolimit-und-gender-maennlichkeit-am-limit-a-1249258.html

DEN FLUGVERKEHR BEGRENZEN – ABER WIE?

GESPRÄCH

MIT MAGDALENA HEUWIESER

Ihr bezeichnet den Flugverkehr als »schädlichstes Verkehrsmittel überhaupt«. Doch der Passagierflugverkehr verursacht nur rund 2,5 Prozent der globalen CO_2-Emissionen, weit weniger als etwa Energiewirtschaft, Industrie oder Landwirtschaft. Warum habt ihr euch zum Ziel gesetzt, gerade das Fliegen anzugreifen?

Diese Zahl wird von der Industrie und den Staaten rauf- und runtergebetet. Dabei werden aber viele Aspekte übersehen. Erstens: Es geht nicht nur um CO_2. Wenn Kerosin in der Atmosphäre verbrannt wird, hat das viele andere Effekte, weshalb der Anteil des Luftverkehrs an der globalen Klimawirkung eher bei 5 bis 8 Prozent anzusiedeln ist. Im neuen Bericht des Umweltbundesamtes ist das nachzulesen (Umweltbundesamt 2019a, 2019b). Zweitens: Während für die meisten anderen schädlichen Wirtschaftssektoren klar ist, dass sie reduzieren müssen, wächst die Luftfahrt munter weiter. Laut Öko-Institut könnten 2050 22 Prozent der CO_2-Emissionen vom Fliegen kommen, und wenn die gesamte Klimawirkung berücksichtigt wird, noch mehr (Cames et al. 2015). Auf technische Lösungen brauchen wir in den nächsten Jahren nicht hoffen: Seit Jahrzehnten verspricht die Flugindustrie das Blaue vom Himmel und liefert nicht. Viele der Scheinlösungen führen zu neuen Problemen, wie das Kompensieren durch Offsetting [1], die Nutzung von Agrartreibstoffen und der immense Energiebedarf, falls synthetische Treibstoffe (Power-to-Liquid) eingesetzt würden. Drittens ist die militärische Luftfahrt bei alledem noch nicht eingerechnet, über die es wenig Zahlen gibt.

Ihr sagt, dass der Flugverkehr ein massives Gerechtigkeitsproblem darstellt – warum?

Die fünf bis acht Prozent Klimawirkung durch die zivile Luftfahrt gehen auf die Kappe einer sehr kleinen Anzahl von Vielflieger*innen. Circa 90 Prozent der Weltbevölkerung saßen noch nie in einem Flugzeug und werden es durch restriktive Visaregelungen oder Armut auch weiterhin nicht können. Fliegen ist auch Teil einer »imperialen Lebensweise«, von Produktions- und Konsummustern, die auf der grenzenlosen Aneignung von Natur

» Das Fliegen ist ein riesiges Gerechtigkeitsproblem. Das aufzuzeigen, hat die Linke bisher vernachlässigt. «

und Arbeitskraft beruhen und die Schäden auslagern. Die Kosten werden nicht nur auf zukünftige Generationen oder andere Regionen abgewälzt, sondern werden auch hier bei uns überproportional von jenen getragen, die sie nicht verursachen. Dabei geht es auch um Lärm, Ultrafeinstaub und Gesundheitsprobleme rund um Flughäfen. Die Expansion der Flughäfen zerstört vielerorts die Biodiversität und führt zu Vertreibungen. Wir wissen von rund 1 200 Flughafenprojekten weltweit und haben in unserem Environmental-Justice-Atlas bisher 60 Konflikte im Detail dokumentiert.

Wie bei den Benzinpreisen oder dem Kohleausstieg wird auch beim Fliegen darüber gestritten, was sozial gerecht ist. Wie lässt sich verhindern, dass hierzulande vor allem die verzichten, die wenig haben und sich auf den seltenen Flug in den Urlaub freuen? Was tun, damit Klimapolitik nicht als »unsozial« diskreditiert wird – Stichwort Gelbwestenprotest[2]?

Das Stichwort Gelbwestenprotest ist spannend: Die haben ja gerade gefordert, statt des Autobenzins das Flugbenzin höher zu besteuern – denn das würde vor allem jene treffen, die viel fliegen: die Wohlhabenden. Leute wie Bill Gates oder Paris Hilton produzieren durch ihr Herumjetten erstaunliche 10 000-mal höhere Emissionen als der Durchschnitt, hat kürzlich eine Studie herausgefunden[5]. Ein Prozent der Brit*innen ist verantwortlich für zehn Prozent der Auslandsflüge, zehn Prozent der Passagiere für die Hälfte aller Auslandsflüge. Die Kosten dafür tragen alle: alle Steuerzahler*innen, die die Subventionierung mittragen, und erst recht diejenigen, die in Einflugschneisen oder in von der Klimakrise besonders gebeutelten Regionen wohnen. Auch die Beschäftigten in der Flugbranche leiden unter immer schlechteren Arbeitsbedingungen – Billigflieger-Angestellte und

MAGDALENA HEUWIESER ist Campaignerin des Stay-Grounded-Netzwerks zur Begrenzung von Flugverkehr. Sie studierte Internationale Entwicklung in Wien und engagiert sich in der Klimagerechtigkeitsbewegung.

Bodenpersonal am meisten. Würden Löhne erhöht werden, gäbe es Billigflieger nicht mehr. Die Gerechtigkeitsfrage lässt sich sehr gut anhand des Flugverkehrs verdeutlichen – eine Aufgabe der Linken, die noch viel zu sehr vernachlässigt wird. Deshalb kann die Luftfahrtindustrie noch immer die Mär von der »Demokratisierung des Fliegens durch Billigpreise« hochhalten.

Mit der neuen Klimadebatte ist das Fliegen ja inzwischen zum Politikum und – Stichwort Flugscham – zur moralischen Frage geworden. Wie seht ihr die Debatte?

Vielen erscheint es völlig normal, zu fliegen. Obwohl das im weltweiten Vergleich nicht der Fall ist und es bis vor zwei Jahrzehnten auch hierzulande nicht war. Flugverkehr zu problematisieren heißt, diese Normalität, die Freiheit am Himmel, die Form von schnellem Tourismus und Weltaneignung infrage zu stellen – ein heißes Pflaster. Im letzten Jahr ist eine neue Dynamik in der Debatte entstanden, die den Begriff »Flugscham« bekannt gemacht hat. Obwohl wir uns gegen diesen Begriff gewehrt haben, bekamen wir ständig Interviewanfragen dazu und wurden als Teil der Flugscham-Bewegung eingeordnet. »Flugscham« individualisiert aber das Problem und reduziert Bürger*innen auf Konsument*innen. Während sich Einzelne schämen, zu fliegen, wird der Blick nicht auf die Strukturen gerichtet, die den Flugverkehr so ungerecht bevorteilen. Und so ist leider das Fliegen noch immer das mit Abstand preisgünstigste Verkehrsmittel für weite und zum Teil sogar kurze Distanzen. Es bringt also wenig, Individuen für falsches Verhalten zu verurteilen. Scham passiviert auch eher, als dass sie zum Engagement für neue Spielregeln motiviert. Allerdings: Ob ich fliege oder nicht, hat den größten Einfluss auf meinen ökologischen Fußabdruck. Weiter zu fliegen, bis sich die Spielregeln ändern, ist auch keine Lösung. Persönliche Entscheidungen und Geschichten von Reisen per Zug oder Schiff können Menschen inspirieren. Und kultureller Wandel ist nicht zu unterschätzen, wenn wir die imperiale Lebens- und Produktionsweise überwinden wollen. Ohne eine öffentliche Debatte und die Erkenntnis einer kritischen Masse, dass es sich auch ohne Flüge leben lässt, wird es kaum Politikveränderungen geben. Wir sprechen aber lieber von einem »Stay-Grounded-Movement«, einer »terranen Bewegung«, wenn man so will, statt von »Flugscham«.

Wer sind die treibenden Kräfte dieser Bewegung? Wer ist Teil eures Netzwerks? Seht ihr euch vor allem als NGO oder seid ihr in konkreten sozialen Kämpfen verankert?

»Stay Grounded« ist eine Dachorganisation von inzwischen 150 Initiativen aus aller Welt, darunter Klimagerechtigkeitsgruppen wie »Am Boden bleiben« in Deutschland, Bürgerinitiativen gegen Flughafenausbau im Globalen Norden und Süden, NGOs, Gewerkschaften und Pro-Bahn-Initiativen. Es begann 2016 mit einer Initiative von Klimaaktivist*innen gegen eine dritte Landebahn in Wien. Dabei merkten wir, dass Flugverkehr noch ein unbeschriebenes Blatt ist und kaum NGOs dazu arbeiteten. Viele Bürgerinitiativen funktionieren eher nach dem Prinzip »not in my backyard«, und es fehlte jede überregionale Vernetzung. 2018 stießen wir mit unserem Positionspapier zur Reduktion von Flugver-



© Tim Kavanagh

kehr (Stay Grounded 2018) eine neue Debatte an. Dass inzwischen über 200 Organisationen ein Papier unterstützen, das die Illusion von »Green Growth« und Emissionshandel aufdeckt und nicht »umweltfreundliches Fliegen«, sondern eine Reduktion des Flugverkehrs fordert, war ein Erfolg. Seither sind wir stetig gewachsen und es gründen sich laufend Initiativen, die auf unsere Analyse zurückgreifen. Bisher haben wir vor allem die lokale Arbeit unserer Mitglieder unterstützt, insbesondere im globalen Süden, wo ein neuer Flughafen oft Tausende Existenzen bedroht und darüber kaum international berichtet wird. Aktuell bereiten wir jedoch eine eigene Kampagne, »Let's stay grounded!« vor, mit der wir im April 2020 an die Öffentlichkeit gehen.

Wie müsste denn eurer Meinung nach eine Regulierung des Flugverkehrs aussehen, die effektiv und sozial gerecht ist, hierzulande und im globalen Maßstab?

Wir haben im Dezember 2019 eine Broschüre herausgebracht mit dem Titel »Degrowth of aviation. Reducing air travel in a just way.«, die demnächst auf deutsch erscheint (Stay Grounded 2019). Zuvor haben wir auf einer Konferenz mit über 150 Menschen aus Bewegungen, Wissenschaft und NGOs über eine Vielzahl von Maßnahmen diskutiert und dabei Klimagerechtigkeit als zentralen Maßstab angelegt. Gerecht sind demnach all jene Maßnahmen, die erstens Verkehr reduzieren, aber weiterhin Mobilität und kulturellen Austausch ermöglichen; die zweitens die

unfaire Bevorteilung und Macht der Flugindustrie beseitigen und die drittens reiche Vielflieger*innen stärker in die Verantwortung nehmen als die, die selten fliegen. Viertens müssen sie einen gerechten Strukturwandel einleiten, auch für die Beschäftigten im Flug- und Tourismussektor. Und fünftens dürfen sie nicht zu neuen Problemen führen wie im Falle von Offset-Projekten und Agrartreibstoffen.

Welche Maßnahmen wären denn aus eurer Sicht die wichtigsten und dringlichsten? In der Öffentlichkeit wird vor allem über die CO_2-Steuer diskutiert.

Steuern sollten in der Tat als ein Lenkungsinstrument eingesetzt werden. Aktuell ist Flugverkehr steuerlich gegenüber anderen Verkehrsträgern bevorzugt, obwohl er die schädlichste Fortbewegungsart ist. Es gibt keine Steuern auf Kerosin, keine Mehrwertsteuer auf Tickets, Flughäfen zahlen so gut wie nie Grundsteuer und Flugzeugbauer werden massiv subventioniert. Das muss sich ändern. Ob die Steuer dann Kerosinsteuer oder CO_2-Steuer heißt, ist meiner Meinung nach zweitranging. Sie müsste jedenfalls die ganze Klimawirkung (und nicht nur die des CO_2) berücksichtigen. Es ist jedoch klar, dass ein Instrument nicht alles lösen wird, sondern nur ein Zusammenspiel an Maßnahmen: neben den Steuern zum Beispiel eine progressive Vielfliegerabgabe (*Frequent Flyer Levy* oder auch *Air Miles Levy*). Sie könnte Rückhalt in der Bevölkerung bekommen, da sie vor allem die hauptsächlich reichen Vielflieger*innen tangieren würde. Konkret könnte das bedeuten, dass mein erster Flug in vier Jahren abgabenfrei ist, beim zweiten 150 Euro, beim dritten 300 Euro und beim vierten 600 Euro anfallen. Menschen mit Migrationshintergrund können so regelmäßig ihre Familie auf einem anderen Kontinent besuchen. Die Einnahmen könnten in einen »Just Transition Fonds« fließen. Für eine Umsetzung fehlt aber noch einiges – am dringendsten wären wie in Großbritannien gute Studien darüber, wer mit welcher Einkommensklasse wie viel fliegt. Auch müsste die Umsetzung Datensicherheit garantieren. Darüber hinaus sind ordnungsrechtliche Maßnahmen wie der Stopp des (Aus-)Baus weiterer Flughäfen, das Verbot von Kurzstreckenflügen oder auch Werbeeinschränkungen effektiv, die es niemandem erlauben, sich freizukaufen. Dies müsste auch auf europäischer Ebene geschehen. Wir müssen die Angst vor Verboten verlieren – aber vielleicht auch einen anderen Begriff verwenden, der zeigt, dass klare Limits fair und effektiv sind.

Du hast die Beschäftigten in der Flugindustrie schon angesprochen. Viele werden Angst haben, durch solche Maßnahmen ihren Arbeitsplatz zu verlieren. Inwiefern habt ihr Kontakt zu Gewerkschaften im Flugsektor?

In Großbritannien haben wir zwei progressive Gewerkschaften als aktive Mitglieder. Die Public and Commercial Services Union (PCS) vertritt Beschäftigte am Flughafen Heathrow und stellt sich dennoch gegen dessen Ausbau. Sie arbeitet an alternativen Beschäftigungsmöglichkeiten und tauscht sich mit uns über Konzepte eines gerechten Übergangs aus. In anderen Ländern gab es Treffen zwischen Mitgliedsorganisationen und Gewerkschaften, aber es ist meistens schwer, auf einen Nenner zu kommen, weshalb manchen die Motivation dazu fehlt. Dabei

sollten wir dringend kooperieren und gemeinsam überlegen, wie in den nächsten Jahren mit Umschulungen und anderen Maßnahmen der Schritt weg von der Flugindustrie hin zur Bahn und zu öffentlichem Verkehr getan werden kann.

Stichwort öffentlicher Verkehr: Wenn das Fliegen in eurem Sinne stark reduziert wird, was sind die Alternativen, sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr? Und zwar solche, die sich alle leisten können? Unter den jetzigen Bedingungen treffen die Verbote zwar alle gleichermaßen, aber die teuren Alternativen stehen nur wenigen zur Verfügung.

Alles, was in weniger als vier Stunden mit dem Zug erreichbar ist, sollte nicht geflogen werden, heißt es häufig. Das ist unserer Meinung nach zu wenig, wenn wir die Klimakrise ernst nehmen. Um aber innerhalb von einem Tag oder zwei Tagen bzw. Nächten bequem Strecke zurückzulegen, braucht es unkomplizierte Buchungssysteme, bessere Anbindungen, sozial gerechte Preise und komfortablere Bahnhöfe. Ideen wie die eines bezahlbaren Jahrestickets für den ÖPNV inklusive der Bahn sind sehr sinnvoll. Vor allem das Nachtzugsystem müsste ausgebaut werden. Es gibt auch zunehmend abenteuerlustige Reisende, die gerne andere Kontinente mit dem Schiff bereisen würden. Das ist derzeit kaum möglich – hier wäre der Ausbau einer ökologischen Passagier- und Frachtschifffahrt nötig. Der Wissenschaftler Stephan Rammler weist sogar auf die Zukunft von Zeppelinen hin. Letzten Endes muss aber auch Suffizienz eine Rolle spielen. Manchen Konferenzen kann man dann eben nur online beiwohnen und man kann nicht mehr so weit in den Urlaub fahren. Wir müssen uns damit abfinden, nicht ständig über Güter aus aller Welt zu verfügen. Der Flugverkehr ist so verwoben mit unserem Wirtschaftssystem, dass seine Schrumpfung mit einem generellen Systemwandel einhergehen müsste: einer Regionalisierung von Wirtschaftskreisläufen, anderen Formen des Reisens und entsprechend auch anderen Arbeitsweisen und Arbeitszeiten.

Das Gespräch führte Hannah Schurian.

LITERATUR

Cames, M.et al., 2015: Emission Reduction Targets for International Aviation and Shipping, www.oeko.de/en/publications/p-details/emission-reduction-targets-for-international-aviation-and-shipping

Gössling, Stephan, 2019: These Celebrities cause 10,000 times more carbon emissions from flying than the average person, www.theconversation.com/amp/https://theconversation.com/these-celebrities-cause-10-000-times-more-carbon-emissions-from-flying-than-the-average-person-123886

Stay Grounded, 2018: Am Boden bleiben. 13 Schritte für ein gerechtes Transportwesen und eine schnelle Verringerung des Flugverkehrs, www.stay-grounded.org/position-paper

Dies., 2019: Report Degrowth of Aviation, www.stay-grounded.org/report-degrowth-of-aviation

Umweltbundesamt (Hg.), 2019a: Luftverkehr der Zukunft. Wohin geht die Reise?, www.umweltbundesamt.de/publikationen/wohin-geht-die-reise

Dass. 2019b: Schwerpunkt Fliegen, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/uba_schwerpunkt_magazin_fliegen__0.pdf

1 Offsetting ist die sogenannte Kompensation von Emissionen durch Projekte, die meist im globalen Süden beheimatet sind, wie z. B. Wasserkraftwerke oder Baumplantagen.

2 Agrar- oder Biotreibstoffe werden aus Pflanzen hergestellt, wie beispielsweise Palmöl: Ihre verstärkte industrielle Nutzung kann Umwelt- und Nahrungsmittelkrisen befeuern.

WEITER SO MIT ALIBI

WARUM DIE DEUTSCHEN AUTOKONZERNE BISLANG RECHT GUT DURCH DIE KRISE KOMMEN

WINFRIED WOLF



Bild © Kehn Hermano from Pexels

Von wegen Verkehrswende – die Zahl der Pkw steigt weiter, der E-Anteil ist verschwindend. Elektromobilität ist das Alibi der Autoindustrie für ein Weiterso.

WINFRIED WOLF ist Chefredakteur von *Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie*. Vor Kurzem erschien von ihm und Bernhard Knierim »Abgefahren. Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen« (2019).

Anfang des Jahres 2020 gab es in Berlin ein Spitzentreffen von Vertretern der Autoindustrie, der IG Metall und der Bundesregierung. Als Ergebnis wurde verkündet, die Bundesregierung werde »den Strukturwandel der Autoindustrie beschäftigungspolitisch begleiten« und die »Hürden für Kurzarbeit senken« (Frankfurter Allgemeine Zeitung, 10.1.2020). Auf den ersten Blick erscheint diese Maßnahme überzogen. Die Profite der deutschen Hersteller lagen auch 2019 auf Rekordhöhe. Und der Abbau von Arbeitsplätzen in der Branche erfolgte (Opel ausgenommen) bislang in homöopathischer Dosierung. Es stellt sich die Frage: Woher beziehen die deutschen Autokonzerne in dem Umfeld einer beginnenden Branchenkrise ihre Stärke? Und: Wie lange kann diese Sondersituation aufrechterhalten werden?

Einiges spricht dafür, dass wir aktuell eine neue Krise der weltweiten Autoindustrie erleben. 2019 und 2018 war die Produktion von Autos innerhalb Deutschlands rückläufig. 2017 wurden noch 5,6 Millionen Fahrzeuge hergestellt, 2019 waren es nur noch 4,7 Millionen. Auch weltweit ging die Herstellung von Autos zurück. 2019 wurden 80,1 Millionen Autos hergestellt. 2017 waren es noch 84,7 Millionen. Einige Unternehmen und einige Regionen sind von den Einbrüchen bereits stark betroffen. Bei Opel/Vauxhall – Tochter des französischen Autobauers PSA – brach der Absatz im Dezember 2019 gegenüber dem Vorjahr europaweit um 35 Prozent ein. In China ging die Produktion im gleichen Zeitraum um 7,5 Prozent zurück (OICA 2019).

AUTOINDUSTRIE UND WELTKAPITAL

Die Autoindustrie ist seit einem Jahrhundert die wichtigste industrielle Branche im globalen kapitalistischen System. Sie ist nicht die größte Branche, die Textilindustrie ist hinsichtlich der Beschäftigtenzahl deutlich

größer. In Deutschland hat der Maschinenbau wesentlich mehr Arbeitsplätze als die Autobranche. Auch ist hier die Exportquote noch höher als im Fahrzeugbau.[1] Schließlich ist die Autoindustrie auf nur wenige Länder konzentriert. Allerdings sind es dann ausgesprochen mächtige Staaten: An der Spitze steht das Quartett USA, China, Deutschland und Japan. Diesem folgt das nicht ganz so starke Autoländer-Terzett Südkorea, Frankreich und Italien. In allen anderen Ländern mit Autoindustrie spielt diese nicht – oder nicht mehr – die führende Rolle.

Nichtsdestotrotz ist die Autobranche in der Weltwirtschaft – die Rede ist von der materiellen Produktion, die Übermacht des Finanzsektors bleibt unbestritten – die entscheidende Industrie im Sinne von die »wirkmächtigste«. Sie war in den vergangenen Zyklen auch maßgeblich verantwortlich für das Auf und Ab von Welt-Bruttoinlandsprodukt und Welthandel. Dieser Zyklus stellte sich erstmals Mitte der 1970er Jahre ein. Seither gab es fünf weltweite Zyklen mit fünf Branchenkrisen. Und in allen fünf Fällen waren diese mit weltweiten Rezessionen und weltweiten Krisen verbunden. Sie fanden 1974/75, 1980 bis 1982, 1991/92, 2001/02 und 2008/09 statt. Die letztgenannte Krise war die schwerste und tiefste, die die Autoindustrie seit Ende der 1920er Jahre und der weltweite Kapitalismus seit der Weltwirtschaftskrise in den Jahren 1929 bis 1932 erlebt hatten.

VERSCHIEBUNGEN IN DER GEOGRAFIE DER AUTOFERTIGUNG

Die Veränderungen im Weltkapitalismus sind eng mit den Veränderungen im internationalen Fahrzeugbau verbunden. Die Weltbranche Auto wurde mehr als ein halbes Jahrhundert lang – von Anfang des 20. Jahrhunderts bis Ende der 1960er Jahre – von den USA bestimmt. Das war die Periode der unbeschränkten US-Vorherrschaft in der Weltwirtschaft. Diese endete mit der Niederlage im Vietnamkrieg und der Entkoppelung des US-Dollars vom Gold 1973. Das war auch das Ende der Vorherrschaft der US-Autoindustrie. Es folgte bis 1992 eine Periode, in der der Aufstieg der japanischen Autoindustrie und des japanischen Kapitals unaufhaltsam schien.

Der Kollaps des sowjetischen Wirtschaftssystems und die strukturelle Krise, in die der japanische Kapitalismus in den 1990er Jahren geriet, öffneten Chancen für einen Aufstieg der EU, der zugleich die Basis für eine Expansion der westeuropäischen und hier vor allem der deutschen Autohersteller bot. Daimler versuchte dies mit der Übernahme von Chrysler (1998) und Mitsubishi (2000). Das (im Übrigen von dem späteren Deutsche-Bahn-AG-Chef Rüdiger Grube gesteuerte) Projekt scheiterte kläglich. 1999 startete Renault einen vergleichbaren Versuch und ging eine »strategische Allianz« mit Nissan ein (und übernahm Dacia in Rumänien und später Lada in Russland). Doch auch dieses Großprojekt Renault-Nissan dürfte mit der Verhaftung des Renault-Chefs Carlos Ghosn im November 2018 beendet worden sein.[2] 2002 proklamierte der VW-Großaktionär Ferdinand Piëch das Ziel, mit VW an die Weltspitze gelangen zu wollen. Mit der Clean-Diesel-Kampagne, die von VW angeführt und von den beiden anderen deutschen Autoherstellern, Daimler und BMW, mitgetragen wurde, sollte der nordamerikanische Markt aufgerollt werden. Eine 2009 beschlossene

aktienrechtliche Verflechtung von VW mit dem japanischen Hersteller Suzuki sollte diesem Ziel dienen. Auch diese Offensive scheiterte kläglich. VW wurde in den USA zum Offenbarungseid gezwungen und zur Zahlung von bislang mehr als 30 Milliarden Euro Strafgeldern wegen der kriminellen Manipulation der Abgaswerte. Das Bündnis VW-Suzuki platzte 2015. Das Scheitern der Offensive der europäischen Autokonzerne fügt sich ein in die Relativierung der Position der EU im Weltkapitalismus, zu der es im gleichen Zeitraum kam.

Seit Anfang des 21. Jahrhunderts erleben wir einen kometenhaften Aufstieg von China, bei dem erneut die Autobranche eine zentrale Rolle spielt. China ist inzwischen der größte Absatzmarkt für Autos und die größte Werkstatt (nicht verlängerte Werkbank!) zur Fertigung von Autos. Ende des 20. Jahrhunderts wurden mehr als vier Fünftel aller weltweit produzierten Kraftfahrzeuge in Nordamerika, Japan, Südkorea und Westeuropa hergestellt. Der Anteil Chinas an der weltweiten Autofertigung lag damals gerade mal bei 3,3 Prozent. Bis 2020 hat sich dieser Anteil auf knapp das Zehnfache oder um rund 30 Prozent erhöht. Im gleichen Zeitraum sank der Anteil der in der EU hergestellten Kraftfahrzeuge von 33 auf 18 Prozent, der Anteil der deutschen Autofertigung reduzierte sich von 8,5 auf 5,5 Prozent. Der Anteil der Autofertigung in den USA hat sich sogar von 23 auf 11 Prozent mehr als halbiert.

KONTINUITÄT BEI DER KAPITALSTRUKTUR DER AUTOBRANCHE

Doch für diese Verschiebung in der geografischen Struktur der Weltautoindustrie gibt es keine Entsprechung in der Struktur des Kapitals, das in der Autoindustrie angelegt ist. Die Autoindustrie in China ist in erheblichem Maß von den westlichen Autokonzernen – und hier in besonderem Maß von den deutschen Autokonzernen VW, BMW und Daimler – geprägt. China hat in fast allen Sektoren des weltweiten Kapitalismus konkurrenzfähige Konzerne hervorgebracht (Lenovo im PC-Notebook-Bereich, Alibaba im Sektor Internet, Huawei bei Smartphones und Telekommunikation, CRRC bei den Hochgeschwindigkeitszügen). Doch es gibt keinen einzigen großen chinesischen Autohersteller, der auf dem Weltautomarkt konkurrenzfähig ist.[3]

Die zwölf größten Autokonzerne der Welt sind auch 2020 ausschließlich »westliche« (wobei Japan und Südkorea an dieser Stelle dem Westen zugeordnet werden können). Dieses schmutzige Dutzend kontrolliert weiterhin rund drei Viertel der globalen Autoherstellung, wobei diese Konzerne inzwischen große Fabriken in China haben. Es handelt sich um die vier japanischen Konzerne Toyota, Nissan, Honda und Suzuki, die drei deutschen Unternehmen VW, Daimler und BMW, die zwei US-Hersteller GM und Ford, die beiden französischen Konzerne Renault (mit Dacia und Lada) und PSA (mit Peugeot, Citroën, Opel und Fiat-Chrysler) und den südkoreanischen Hersteller Hyundai.[4]

DIE STÄRKEN DER DEUTSCHEN KONZERNE

Die neue Branchenkrise hat 2019 alle Regionen mit größerem Pkw-Absatz erfasst. Das ist neu. In der vorausgegangenen Branchenkrise 2007 bis 2009 blieb China noch außen vor,

womit die Krise erheblich abgefedert werden konnte. Dennoch schienen bis Ende 2019 die deutschen Autokonzerne wie Felsen in der Brandung zu stehen. Dafür gibt es die folgenden drei Gründe.

1 // Verkaufszahlen steigen weiter: Erstens konnten 2018 und 2019 trotz rückläufiger Produktionszahlen die Verkaufszahlen, also Zulassungen, im Inland nochmals gesteigert werden. Damit wurden die Einbrüche im Export abgefedert. 2018 und 2019 hat sich die Zahl der in Deutschland registrierten Pkw drastisch um 1,3 Millionen erhöht. Die noch gute Binnenkonjunktur und die über das Euro-Regime gestärkte deutsche Position in der EU ermöglichten diesen fortgesetzten Absatzboom. Die staatliche indirekte Finanzierung des Pkw-Absatzes durch die Dienstwagensubventionierung spielt dabei eine wichtige Rolle. (Zwei Drittel aller in der BRD von deutschen Autokonzernen neu zugelassenen Pkw sind Dienstwagen!)

2 // SUV-Strategie: Zweitens setzten die deutschen Autokonzerne ihre Konzentration auf SUV und teure Mittelklassewagen fort. Damit blieb der Umsatz weitgehend konstant, obgleich die Produktion sank. Diese SUV-Strategie wird durch die E-Pkw-Förderung der Europäischen Union und der Berliner Regierung gepuscht: Indem alle E-Pkw als »Zero-Emission-Vehicles« definiert werden, können die Autokonzerne durch einen klugen Mix von E-Pkw und SUV ihre Orientierung auf teure, großvolumige Autos fortsetzen und die CO_2-Grenzwertüberschreitungen bei den SUV durch E-Pkw weitgehend kompensieren.

3 // Ausweitung des chinesischen Marktes
Drittens konnten die deutschen Konzerne in China ihre Verkäufe 2018 und sogar noch 2019 trotz der Branchenkrise steigern. Die teuren und großen deutschen Pkw (weitgehend in China selbst hergestellt) zielen auf die Einkommen der oberen Gruppe der chinesischen Mittelschicht, bei der die Krise noch nicht angekommen ist.

Es ist dennoch einigermaßen unwahrscheinlich, dass die deutschen Hersteller nicht von der einsetzenden Branchenkrise erfasst werden. Sicher ist, dass sich die Krise in der chinesischen Autobranche vertieft. Seit Sommer 2019 bricht dabei ausgerechnet der Sektor der Elektrofahrzeuge drastisch ein. Ein Grund dafür ist die beginnende Kappung der Subventionen für »Elektromobilität«. Der Absatzrückgang in diesem Segment ist derart groß, dass sich der Industrieminister der Volksrepublik China, Miao Wie, Mitte Januar 2020 mit dem dramatischen Appell »Bleiben Sie ruhig, es wird keine weiteren Kürzungen geben!« an die Öffentlichkeit wandte und erklärte, die Förderung von Batterieautos werde entgegen den Ankündigungen fortgesetzt (Süddeutsche Zeitung, 14.1.2020). In Europa, Nordamerika und Japan findet ein massiver Rationalisierungs- und Konzentrationsprozess statt, der einige Hunderttausend Arbeitsplätze zerstören dürfte. Nissan kündigte an, in der Autofertigung den Einsatz von Robotern deutlich zu erhöhen. VW und Ford verkündeten ihrerseits im Juli 2019 die Bildung einer Allianz in den Bereichen Elektromobilität und Autonomes Fahren. Mit der Übernahme von Fiat-Chrysler durch PSA, die im Oktober 2019 bekannt wurde, entsteht ein gigantisches Konglomerat, bei

dem unter dem PSA-Dach sechs Marken mit vergleichbaren Charakteristika zusammengewürfelt sind: Peugeot, Citroën, Opel, Fiat, Alfa Romeo und Chrysler. Das muss zu einer Kannibalisierung und zu Fabrikschließungen führen. Die Lage in China, Japan, Nordamerika und Westeuropa könnte sich zu einem Krisengemälde mit kräftigen Farbtönen entwickeln.

Doch wo bleibt bei alldem die »Elektromobilität«? Tatsächlich spielen Elektroautos auf dem Weltmarkt – mit einer gewissen Ausnahme im Fall China, wo 2019 der E-Autoanteil bei rund acht Prozent der Neuzulassungen lag, es jedoch gerade hier zu den größten Einbrüchen kam – bisher keine größere Rolle. 2019 lag der Anteil der Elektroautos bei rund drei Prozent der Weltautofertigung. Auch in Zukunft wird sich dies nicht qualitativ ändern. Der VW-Konzern, der bei den großen Autoherstellern als Vorreiter in Sachen Elektromobilität gilt, will »bis 2028 fast 70 neue Elektroautos auf den Markt bringen«, was »in der Summe 22 Millionen E-Autos über alle Marken und Baukästen hinweg« entspräche (Arrive 2019, 32). Im gleichen Neunjahres-Zeitraum will VW aber insgesamt 120 Millionen Pkw produzieren. Die Zahl der Autos mit Verbrennungsmotor wird damit bis Ende der 2020er Jahre weitgehend die gleiche sein wie bisher: gut 10 Millionen im Jahr. Der entscheidende Faktor, der zum Abbau von Arbeitsplätzen führt, sind damit Rationalisierungen und Verlagerungen. »Elektromobilität« ist das Alibi für ein »Weiter so«, für die zusätzliche Erhöhung der Pkw-Dichte vor allem in den Städten und für ein Abzocken von staatlichen Hilfen im großen Maßstab (vgl. Wolf 2020). Am 16. Januar 2020 verkündete der VW-Chef Herbert Diess vor einem Kreis von Topmanagern seines Konzerns, das Unternehmen habe sich 2019 zwar »nicht schlecht geschlagen«, doch »der Sturm geht jetzt erst los« (*Süddeutsche Zeitung*, 17.1.2020). Das könnte zutreffen.

---

1 Der Maschinenbau zählt 1,2 Millionen Beschäftigte gegenüber 820 000 in der Autoindustrie. Der Maschinenbau-Umsatz lag 2017 bei 220 Milliarden Euro, wovon 75 Prozent (das entspricht 165 Milliarden Euro) ins Ausland gingen. Die BRD-Autobranche hatte im selben Jahr einen Umsatz von 420 Milliarden Euro, es wurden Kraftfahrzeuge im Wert von 270 Milliarden Euro exportiert (Statistisches Bundesamt, 2019).

2 Carlos Ghosn stand 15 Jahre lang an der Spitze der Allianz Renault-Nissan. Er wurde im November 2018 in Japan verhaftet und befand sich bis Anfang Januar 2020 in Haft bzw. unter Hausarrest. Der offizielle Grund war die Nichtdeklarierung von 10 oder 20 Millionen Euro seines Einkommens. Tatsächlich geht es darum, dass sich die japanischen Autokonzerne Nissan und Mitsubishi (Letzterer ist ebenfalls Teil dieses Verbundes) von den französischen Fesseln befreien wollen.

3 Warum das so ist, wäre eine vertiefende Untersuchung wert. Die knappe Zeitspanne, die zwischen dem Auftauchen Chinas als Weltmarktmacht und heute liegt, kann nicht die Ursache für das beschriebene Hinterherhinken der chinesischen Autokonzerne sein. Der Aufstieg der Autobauer aus den USA, aus Japan, aus Westdeutschland und aus Südkorea zur Weltspitze fand jeweils binnen eines Jahrzehnts statt.

4 2017 und 2018 befand sich der chinesische Hersteller SAIC noch in dieser 12er-Gruppe auf Rang 11, BMW lag auf Rang 13. Nach den im Januar 2020 vorliegenden Zahlen dürfte SAIC 2019 aus der 12er-Gruppe herausgefallen und BMW in den Zwölferkreis hochgerückt sein. Im Übrigen führe ich (wie auch bei der OICA-Statistik der Fall) Nissan als Einzelkonzern und nicht als Teil des Verbunds Renault-Nissan auf.

LITERATUR

Arrive – Das Automagazin für die Mobilität der Zukunft, 1/2019, hrsg. von Volkswagen, Wolfsburg

OICA – International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, 2019: Production Statistics, www.oica.net/production-statistics/

Wolf, Winfried, 2020: Mit dem Elektroauto in die Sackgasse. Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt, Wien

DIE SIEBEN SÜNDEN DER ELEKTROMOBILITÄT
WARUM SIE DIE KLIMAKRISE EHER BESCHLEUNIGT ALS BEKÄMPFT

VON WINFRIED WOLF

Elektromobilität gilt als ein Ausweg aus der Klimakrise, sie soll den Verkehrssektor mit seinem hohen Anteil an CO_2-Emissionen grün machen. Wird der Umstieg so organisiert, wie es aktuell die Bundesregierung, die Grünen, viele Verkehrswende-Gruppen und auch Umweltverbände propagieren, werden die CO_2-Emissionen jedoch eher ansteigen und die Krisen verschärfen. Und zwar aus den folgenden Gründen:

1

ÖKOLOGISCHES SCHWERGEWICHT Beim Bau eines Elektroautos werden zwischen drei und acht Tonnen mehr CO_2 emittiert als bei der Herstellung eines gleich großen Benzin- oder Diesel-Fahrzeugs. Ursache ist die extrem energieintensive Herstellung der Batterie. Das Umweltbundesamt geht von maximal 30 Prozent CO_2-Reduktion gegenüber einem Verbrennungsmotor aus, wenn der gesamte Lebenszyklus des Autos inklusive Produktion und Entsorgung betrachtet wird. VW nennt »50 Prozent, vorausgesetzt, man fährt mit Ökostrom«. Doch diesen 100-prozentigen Ökostrom gibt es nicht. Und für das Recycling-Problem von Lithium-Ionen-Batterien gibt es bislang keine Lösung.

2

SAUBEREN STROM GIBT ES (NOCH) NICHT Strom stammt bis auf absehbare Zeit zu einem erheblichen Teil aus fossilen Quellen. In Deutschland zu mehr als 35 Prozent, in China zu 65 Prozent, weltweit zu 70 Prozent. Statt in den Städten wird das CO_2 vermehrt dort ausgestoßen, wo die Kraftwerke stehen. Millionen Elektro-Pkw machen einen weiteren Ausbau von Stromkapazitäten notwendig. Das belebt wieder die Nachfrage nach Kohlestrom und auch Atomstrom.

3

ELEKTROAUTOS ALS ZWEITWAGEN Der Rebound-Effekt besagt, dass Einsparungen von Energie dazu führen können, dass insgesamt mehr Produkte konsumiert werden und der Gesamtverbrauch steigt. Das Elektroauto scheint herkömmliche Autos bislang kaum zu ersetzen, sondern wird zusätzlich erworben. Mehr als die Hälfte aller E-Pkw sind Zweit- oder gar Drittwagen, auch weil die Autos eine geringe Reichweite und lange Ladedauer haben (und sowieso nur für Wohlhabende erschwinglich sind).

4

MEHR STATT WENIGER VERBRENNER Es wird stets darauf verwiesen, dass der Anteil der Elektroautos bei den Zulassungen steigt. Selten wird geprüft, ob die absolute Zahl von herkömmlichen Pkw dadurch überhaupt sinkt. 2019 wurden in Deutschland 63 281 Elektro-Pkw neu zugelassen. Ihr Anteil hat sich auf 1,8 Prozent erhöht und damit fast verdoppelt. Doch gleichzeitig erhielten 3,6 Millionen herkömmliche Pkw eine neue Zulassung. Die Gesamtzahl an Autos erhöhte sich ein weiteres Mal massiv um mehr als 1,2 Millionen. Die CO_2-Emissionen aus Verbrenner- und Elektroautos zusammen stiegen somit deutlich.

5

NEUE ABHÄNGIGKEIT VON KNAPPEN ROHSTOFFEN Die Abhängigkeit von dem endlichen Rohstoff Öl wird auch mit Elektromobilität bleiben – es gibt, wie vorgerechnet, von Jahr zu Jahr mehr Pkw mit Verbrennermotoren. Mit dem Elektroauto wird sie ergänzt um die Abhängigkeit von den endlichen Rohstoffen Kupfer, Lithium, Kobalt und Seltenen Erden. Zu den Kriegen um Öl könnten Kobalt-Militäreinsätze und Lithium-Kriege hinzukommen.

6

VERKEHR BLEIBT DAS PROBLEM Auch wenn alle 950 Millionen Pkw auf dem Planeten Elektroautos wären, bliebe es bei 1,2 Millionen Straßenverkehrstoten und 100 Millionen Schwerverletzten pro Jahr. Die Unfallgefahren bei E-Pkw sind insbesondere im Bereich langsamerer Geschwindigkeiten enorm, weil diese Autos unter 40 km/h weitgehend geräuschlos fahren. Verbände von Behinderten haben wiederholt auf diese spezifischen Unfallgefahren hingewiesen. Auch wenn in allen Großstädten die Verbrenner- durch Elektro-Pkw ersetzt würden, wäre der Flächenverbrauch dieser Blechlawine mindestens fünfmal so groß wie bei einer Nutzung durch Zufußgehen, Radfahren oder den öffentlichen Verkehr.

7

BILANZ: DAS ELEKTROAUTO ALS KRISENBESCHLEUNIGER In der Summe bringt das Elektroauto ein Plus an CO_2-Emissionen und wirkt mit bei der Vergrößerung der Weltautoflotte. Es setzt das fatale Prinzip des Verbrenners fort: Die einigermaßen luxuriöse Mobilität in den OECD-Staaten basiert auf Raubbau und Umweltzerstörung in der »Dritten Welt«. Alle Nachteile eines aufs Auto zugeschnittenen Verkehrs bleiben bestehen.

DIE AUTOINDUSTRIE UMBAUEN
VORSCHLAG FÜR EINEN LINKEN GREEN NEW DEAL

VON BERND RIEXINGER

Wie die Mobilitätswende und eine soziale, ökologische und demokratische Konversion der Autoindustrie gelingen kann

1 DIE SITUATION Der Autoverkehr ist eine Hauptursache dafür, dass Deutschland die Klimaziele verpasst. Zugleich ist die Abhängigkeit der Industriestruktur von der Autoproduktion für den Export eine Sackgasse. Deutsche Autokonzerne blockieren seit Jahren die Umstellung auf klimafreundlichere Modelle, um Profite mit Diesel und SUV voll auszuschöpfen. Das Ringen um Elektroantrieb und Digitalisierung ist bereits in vollem Gang und wird einen Konkurrenzkampf um Absatzmärkte zur Folge haben. Eine Umstellung auf E-Antrieb wird viele Zulieferer in Existenzkämpfe stürzen, da weniger Fahrzeugkomponenten nötig sind. Ohne politische Regulierung bedrohen die Strategien der Autokonzerne die Zukunft der Beschäftigten. Aktionäre und Konzernführungen versuchen, die Kosten der Krise auf die Beschäftigten abzuwälzen. Eine gesellschaftliche Richtungsauseinandersetzung ist unabdingbar.

2 ZUM SOZIAL-ÖKOLOGISCHEN UMBAU GIBT ES KEINE ALTERNATIVE Dieser wird aber nur funktionieren, wenn die Übergänge gerecht gestaltet werden. Das bedeutet zuallererst eine *Arbeitsplatz- und Einkommensgarantie* für die Beschäftigten. Es heißt aber auch, dass jetzt die Weichen gestellt werden müssen für eine mittelfristige ökologische *Konversion der Autoindustrie* und ein Ende des *neoliberalen Exportmodells*.

3 KLIMANEUTRALE ALTERNATIVEN FÖRDERN Die Autokonzerne und die Bundesregierung blockieren zukunftsfähige Mobilitätskonzepte. DIE LINKE schlägt deshalb vor, umweltfreundliche, CO_2-neutrale, für alle bezahlbare und zugängliche Alternativen auszubauen und so in den nächsten zehn Jahren die Zahl der Autos um die Hälfte zu reduzieren. Dadurch steigt die Lebensqualität für die Menschen: kürzere Wege, autofreie Innenstädte, mehr Sicherheit, mehr freie Zeit und weniger Stress. Konkret heißt das:

→ kostenfreier öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Senkung der Bahnpreise innerhalb von fünf Jahren;

→ Stopp von Straßenneubau, stattdessen Investitionen in den Ausbau der Bahninfrastruktur;

→ Verkehr vermeiden: Stadtplanung und regionale Wirtschaftspolitik ermöglichen kürzere Wege im Alltag;

→ autofreie Innenstädte bis 2025 und ein sofortiges Tempolimit (30 Stundenkilometer in Innenstädten, 120 auf Autobahnen);

→ in ländlichen Regionen wird der Umstieg länger dauern, deshalb ist eine drastische Anhebung der Benzinpreise der falsche Weg.

4 ELEKTROMOBILITÄT ALLEIN REICHT NICHT Insbesondere für Busse und Kleinwagen kann sie aber ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätswende sein. Statt eines reinen Antriebswechsels will DIE LINKE die Konversion zu einer CO_2-neutralen Produktion, die sich am veränderten Bedarf orientiert. Deswegen fordert sie:

→ Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bis spätestens 2030;
→ Produktionsstopp für SUV und Luxuswagen, Sprit- und Energiefresser;
→ Umstieg auf Fahrzeuge für eine kollektive und sozial gerechte Mobilität der Zukunft;
→ E-Autos nur mit verbindlicher ökologischer Regulierung der Rohstoff- und Energiebilanz (Begrenzung von PS-Zahl, Gewicht);
→ Recycling statt umweltschädlicher Export von Autoschrott;
→ ökologische und sozial gerechte Reform der Kfz-Steuer.

5 SINNVOLLE ARBEIT MIT ZUKUNFT Kein*e Beschäftigte*r darf gezwungen werden, sich zwischen einem sinnvollen Arbeitsplatz und einem guten Leben im Hier und Jetzt und der Zukunft unserer Kinder und Enkelkinder entscheiden zu müssen!

→ Die Mobilitätswende sichert und schafft Arbeitsplätze, auch in der metallverarbeitenden Industrie: Der Ausbau von Bahn und ÖPNV erfordert die Produktion von Bahninfrastruktur und Zügen sowie von Bussen, Kleinbussen und Pkw für Carsharing.
→ Dazu muss der Staat die Autokonzerne auf einen Korridor verpflichten: ökologische Transformation der Produktion, Sicherung von Arbeitsplätzen und tariflich ausgestaltete Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich.
→ Wir fordern ein Transformationsweiterqualifizierungsgeld von 90 Prozent für alle Beschäftigten, die sich beruflich neu orientieren, und eine Öffnung der Hochschulen für Arbeiter*innen, die sich weiterqualifizieren wollen.

6 RICHTUNGSWECHSEL IN DER INDUSTRIEPOLITIK Produktive Arbeit in der Industrie ist eine Basis für ein soziales und klimagerechtes Wohlstandsmodell. Gemeinsam mit den Beschäftigten und der Klimabewegung wollen wir einen Zukunfts-Deal durchsetzen.

→ Ein öffentliches Investitionsprogramm könnte eine Million zukunftsfähige und gut bezahlte Arbeitsplätze schaffen, mit schrittweiser Absenkung auf »kurze Vollzeit«, also eine 30-Stunden-Woche. So wird eine gerechtere Verteilung der Lohn- und Sorgearbeit möglich.
→ Mit einem Transformations- und Konversionsfonds können insbesondere kleine und mittelständische Zulieferer bei der Umstellung unterstützt werden.
→ Über Investitionen muss demokratisch entschieden werden: Parlamente, Beschäftigte, Gewerkschaften, Umwelt- und Sozialverbände, unabhängige Wissenschaftler*innen erarbeiten in regionalen Wirtschaftsräten verbindliche Branchenziele.
→ Ökologische Innovation und Forschung werden öffentlich organisiert, gefördert und unter anderen von Umweltverbänden kontrolliert.
→ Staatliche Investitionen müssen mit dem Ausbau von öffentlichem und Belegschaftseigentum sowie einem Ausbau der Mitbestimmung in Aufsichtsräten verbunden sein: Öffentliche Hand und Belegschaften müssen zusammen die Mehrheit in den Vorständen und Aufsichtsräten haben.
→ Großkonzerne, die die hier geforderten sozialen und ökologischen Übergänge nicht bis 2025 einleiten, müssen mit einer Vergesellschaftung nach Artikel 15 des Grundgesetzes rechnen.

Das ausführliche Diskussionspapier findet sich hier: www.zeitschrift-luxemburg.de/ein-linker-green-new-deal/

BERND RIEXINGER ist seit 2012 Vorsitzender der Partei DIE LINKE

WIE KANN DAS GEHEN? WAS DENKEN ANDERE?

Ein linker Green New Deal, wie Riexinger (vgl. S. 62) ihn vorschlägt, lässt sich nicht einfach umsetzen. Es geht um einen tief greifenden gesellschaftlichen Umbau, der nur möglich wird, wenn sich zentrale Akteure wie Gewerkschaften, Betriebsräte, Umweltverbände, Klima- und andere soziale Bewegungen daran beteiligen. Nur dann lassen sich die festgefahrenen Machtverhältnisse im Auto- und Energiesektor in Bewegung bringen. Dazu braucht es zunächst eine gesellschaftliche Debatte. Wir haben einige Akteure gefragt, was sie von dem Konzept halten. Die vollständigen Beiträge finden sich auf *LuXemburg-Online*.

WOLFGANG LEMB:

»Klimaschutz darf nicht auf Kosten der abhängig Beschäftigten gehen. Der ökologische Umbau der Wirtschaft muss sozial und demokratisch gestaltet werden. […] Die Klimaziele können nur gelingen, wenn ein Großteil der Fahrzeuge künftig elektrisch betrieben wird. […] Dazu bedarf es jedoch der notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen. Investitionen im Automobilsektor müssen sich aktuell auf den Hochlauf der Elektromobilität und die sich ändernden Qualifikationsanforderungen konzentrieren. […] Kurz: Ohne eine deutliche Ausweitung der Investitionen in Netzinfrastruktur und Speichertechnologien, in Ladeinfrastruktur und öffentlichen Personennahverkehr werden die Klimaschutzziele nicht zu realisieren sein. […] Dies erfordert eine Abkehr von der Haushaltspolitik der ›schwarzen Null‹ und eine offensive staatliche Investitionspolitik, die sich neuen Finanzierungswegen nicht verschließt.«

Wolfgang Lemb, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall und unter anderem zuständig für Industrie-, Energie- und Klimapolitik

UWE FRITSCH, MARK SEEGER, JÖRG KÖTHER:

»Die gewerkschaftsinterne Debatte weist ebenfalls Defizite auf: Ein starker Fokus auf technologische Lösungsansätze wie E-Mobilität und ein Mangel an Überlegungen zu den notwendigen politischen Regulierungen – Letztere werden auf die Forderung nach einer staatlichen Bereitstellung der notwendigen Ladeinfrastruktur enggeführt. In der IG Metall war diese Debatte in den 1990er Jahren schon einmal breiter angelegt gewesen (Stichwort: Auto, Umwelt und Verkehr). An diesen Stand müsste wieder angeknüpft werden.«

Uwe Fritsch, Betriebsratsvorsitzender Volkswagen Braunschweig
Mark Seeger, IG Metall Vertrauenskörperleiter Volkswagen Braunschweig
Jörg Köther, Fachreferent des Betriebsrats Volkswagen Braunschweig

CARLA NOEVER CASTELOS:

»Die vorgeschlagenen Maßnahmen gehen in eine gute Richtung. Die Ziele zur Minderung des Autoverkehrs sind ambitioniert, so wie es die drängende Klimakrise verlangt. [...] Gleichzeitig ist das alles nichts Neues, sondern wird von Umweltgruppen seit Jahren gefordert. Wichtig wäre es, konkrete, zeitgebundene Schritte auszuformulieren, damit sich endlich etwas tut. [...] Die zentrale Herausforderung wird sein, das Schrumpfen des Automobilsektors so zu gestalten, dass es nicht auf Kosten der Beschäftigten geht. Dafür muss jetzt gehandelt werden, um nicht in einen ähnlich fatalen Jobs-vs.-Klima-Konflikt zu schlittern wie beim verzögerten Kohleausstieg. […]. Auch um wirtschaftsdemokratische Entwicklungen zu fördern, ist die Transformation der Autoindustrie ein wichtiges Moment: In demokratischen Konversionsprozessen können Beschäftigte mitentscheiden, welche Produktion und welche Arbeit sie sinnvoll finden. [...] Für solche Prozesse braucht es aber arbeitspolitische Rahmenbedingungen und öffentliche Investitionen. Und ja, so wie im linken Green New Deal vorgeschlagen, gekoppelt an demokratische Eigentumsformen, durch die Entscheidungsmacht und Profite umverteilt werden, und so, dass das ewige Wachstumsstreben einer Gemeinwohlorientierung weichen muss.«

Carla Noever Castelos, Mitarbeiterin im Projekt »Gutes Leben für alle« der BUNDjugend

MARIO CANDEIAS:

»Die Transformation erfordert unglaublich viel Arbeitskraft. Für den Ausbau einer anderen Mobilität, die zentral auf öffentlichen Verkehr setzt, braucht es viele Elemente alternativer Produktion: die Entwicklung und Ausweitung von E-Bus-Systemen, Klein- und Rufbusse, spezialisierte Nutzfahrzeuge, die Produktion von Schienenfahrzeugen (S- und U-Bahnen, Straßenbahnen, Regional-, Fern- und Güterzüge), smarte Verkehrsleitsysteme, den Bau von Energie- und Schieneninfrastruktur, die Entwicklung von ökologisch verträglichen Leichtbaumaterialien, die Produktion von Stahl mit null Kohlenstoffemissionen etc.
Da sprechen wir noch nicht von den vielen Arbeitskräften, die im öffentlichen Nahverkehr, bei der Bahn oder im Tiefbau benötigt werden, sondern lediglich in Kernbereichen der Metallindustrie.«

Mario Candeias, Direktor Institut für Gesellschaftsanalyse, Rosa-Luxemburg-Stiftung

KONVERSION DER AUTOINDUSTRIE
WAS DENKEN DIE BESCHÄFTIGTEN?

GESPRÄCH

MIT ANDREA ECKARDT,
BJÖRN HARMENING,
KLAUS MERTENS UND
TOM ADLER

Die Autoindustrie ist im Umbruch, eine Krise des jetzigen Produktionsmodells ist absehbar. Gibt es in diesen Prozessen Spielräume für eine sozialökologische Konversion, die von den Beschäftigten gestaltet wird? Wir haben bei gewerkschaftlich Aktiven aus der Autoindustrie nachgefragt.

Transformationsdruck ist nicht neu für euch. In euren Betrieben gab es immer wieder sogenannte Beschäftigungssicherungs- und Zukunftsvereinbarungen. Hat eine ökologische oder demokratische Konversion da eine Rolle gespielt?

ANDREA: Ja, Transformationen hat es am VW-Standort Salzgitter häufig gegeben, zuletzt infolge des Dieselskandals. Vorher produzierten wir zwei Drittel Diesel und ein Drittel Benziner, heute ist es genau andersherum. Aktuell läuft der Umbau in Richtung Elektromobilität – nicht in erster Linie, weil das Unternehmen davon überzeugt ist, sondern weil der Gesetzgeber mit Strafgeldern droht. Damit lässt sich natürlich das ökologische Image aufbessern. Wir als IGM-Fraktion haben uns aber schon lange gefragt, was wir machen, wenn die fossile Wirtschaft auslaufen wird. Wir diskutieren seit 1998 über Alternativen.

BJÖRN: Ein Erfolg für Demokratie und Mitbestimmung waren sicher die in den VW-Tarifrunden 2006 und 2009 ausgehandelten Innovationsfonds I und II, die jeweils ein Jahresbudget von 20 Millionen Euro haben und bis heute bestehen. Der Betriebsrat entscheidet direkt über die Auswahl und Förderung der Projekte mit. Der Innovationsfonds II bezieht sich explizit auf Innovationen außerhalb der automobilen Wertschöpfungskette, da immer wieder Ideen abgelehnt worden waren mit dem Argument: »Zu weit weg vom Kerngeschäft«. Unsere Motivation war vor allem eine beschäftigungspolitische: Wir wollten mit neuen Produkten neue Arbeitsplätze schaffen. Auch unsere aktuellen Zukunftsprojekte haben hierdurch wichtige Anlaufunterstützung erhalten, etwa die Fertigung von Batterie- und Brennstoffzellen. Der für den Fonds damals neu geschaffene

» Wir haben eine Debatte angezettelt, was man mit dieser Maschinerie eigentlich noch produzieren kann. «

Tom Adler, ehemaliger Betriebsrat bei Daimler

Ausschuss des Gesamtbetriebsrates beschäftigt sich aber auch mit Ökologiethemen, zum Beispiel dem Energiesparprogramm in den VW-Werken oder der CO_2-Gesamtbilanz von Pkw.

Wie sah das bei den anderen aus? Sind in den Vereinbarungen der letzten Jahren Schritte in Richtung Konversion zu erkennen?

KLAUS: Im Prinzip waren die sogenannten Zukunftsprogramme bis 2015 eine Fortschreibung kapitalistischer Logik unter verschärften Wettbewerbsbedingungen und unter Beibehaltung der Sozialpartnerschaft. Ab 2015 ging es dann immer mehr um den Wandel des Antriebsstrangs. Allerdings nicht im Sinne einer Konversion, sondern um sich als Unternehmen zukunftsfähig aufzustellen. Bei uns hat nur der Betriebsrat darauf hingewiesen, dass diese Transformation durch die Klimakrise angestoßen ist und dass es nicht ausreicht, einen Verbrenner durch einen E-SUV zu ersetzen. Operativ hat das leider noch keine Konsequenzen. Nur ein kleiner Teil der Belegschaft sieht die Veränderungen als Teil einer umfassenden Mobilitätswende. Der Wunsch nach betrieblicher Mitbestimmung ist dagegen recht breit verankert.

TOM: Ich sehe das ähnlich: Die Beschäftigungssicherungs- und »Zukunftssicherungsprogramme« der letzten 25 Jahre standen im Kontext von Erpressungen und Verlagerungsdrohungen des Konzerns. Sozialökologische und demokratische Ideen spielten dabei gar keine Rolle. Sich in solchen Abwehrkämpfen eine kämpferische und weitergehende Agenda zu geben, ist auch nicht ganz einfach,

ANDREA ECKARDT ist bei VW in Salzgitter als Fachreferentin des Betriebsrates tätig.

BJÖRN HARMENING ist dort Betriebsrat.

KLAUS MERTENS ist Fachreferent des Betriebsrates im ZF-Werk in Schweinfurt.

TOM ADLER ist Stadtrat für die Fraktionsgemeinschaft SÖS LINKE PluS in Stuttgart. Er war Betriebsrat und aktiv in der Plakat-Gruppe, einer unabhängigen linken Betriebsgruppe bei Daimler in Untertürkheim.

wenn es dafür wenig gesellschaftlichen Druck gibt. Das ist heute, mit der neuen Klimabewegung, anders. Aber auch damals war der Mobilisierungsgrad der Kolleg*innen in den Auseinandersetzungen sehr hoch und hätte gewerkschaftlich anders genutzt werden können. Tatsächlich feierten die Betriebsräte mit jeder »Zukunftssicherung« ein unkritisches »Weiter so!« ab.

Gab es nicht schon einmal andere Ansätze? Warum wurden sie nicht umgesetzt?

TOM: Die IG Metall hat noch 1990 mit der Konferenz »Auto, Umwelt und Verkehr« eine ganz andere Position bezogen. Sie griff die Kritik der frühen Ökologiebewegung an der Autogesellschaft auf. Das wurde bei Daimler von linksalternativen Einzelpersonen und Betriebsgruppen vorangetrieben, war also im Betrieb eine Minderheitsposition. Es gab aber viele Verbindungen mit außerparlamentarischen Bewegungen und ein internationalistisches Selbstverständnis. Die Kämpfe bei Lucas Aerospace[1] in Großbritannien oder LIP in Frankreich gaben wichtige Impulse, ebenso wie die Arbeitskreise »Alternative Produktion« auf den norddeutschen Werften. Es wurde versucht, die innerbetrieblichen Konflikte zu politisieren und zu verbinden sowie die Machtverhältnisse, das Direktionsrecht des Arbeitgebers anzugreifen. Der sechswöchige Streik für die 35-Stunden-Woche 1984 hat mit Sicherheit zu diesem Klima beigetragen. Den Vorstandsetagen war sehr bewusst, dass es ans Eingemachte geht, wenn Umwelt- und Arbeiterbewegung den Weg zueinander finden. Das ist nicht passiert, weil selbst die im IG-Metall-Positionspapier »Auto, Umwelt und Verkehr« von 1990 oder im Aktionsprogramm »Arbeit und Technik« formulierten Positionen im Betrieb minoritär blieben. Über das eine oder andere Vertrauensleuteseminar ging es nicht hinaus. Mit den zunehmend erpresserischen Angriffen, der Radikalisierung der Konkurrenz, der Abwendung gewerkschaftlicher Politik von Gegenmachtkonzepten hin zum »Concession Bargaining« wurden die Ansätze vollends verschüttet.

Gab oder gibt es dennoch konkrete Konversionsvorschläge oder -projekte? Und wenn ja, wie kam es dazu?

ANDREA: Bei uns in Salzgitter gab es eine intensive Auseinandersetzung über die Errichtung eines Blockheizkraftwerks. Schon 1995 hatte die IG Metall das gefordert. Bis zur Inbetriebnahme hat es 13 Jahre gedauert. Vom Vorstand kam regelmäßig die Ansage: »Heizung, das hat doch nichts mit Automobilindustrie zu tun.« Aber uns war klar, dass wir Ideen auch außerhalb des automobilen Kerngeschäfts brauchen, und haben mühsam einen Bewusstseinswandel bei Vertrauensleuten und Betriebsräten und auch im Vorstand bewirkt. Ein Meilenstein war eine Machbarkeitsstudie, die wir in einem Tarifvertrag 2006 erkämpft haben. Das Kraftwerk war zunächst sehr erfolgreich und wurde über Deutschland hinaus als Modellprojekt bekannt. Das lag auch an den attraktiven Arbeitsplätzen, wo der Druck nicht so hoch war und viele Kolleg*innen mit sogenannten Leistungseinschränkungen tätig waren. In Kooperation mit der Firma Lichtblick wurde daraus ein Vorzeigeprojekt für ökologische Energieproduktion. Dass das Projekt dann doch gescheitert ist, hat mit den großen Widerständen zu tun, mit den dauerhaft hohen Entwicklungskosten,

aber auch mit einer verfehlten Strategie für den Vertrieb. Wir haben viel daraus gelernt: Nicht jede gute Idee ist wirklich rentabel und umsetzbar, zumindest unter den gegebenen kapitalistischen Bedingungen.

KLAUS: Die letzte Konversionsdebatte wurde bei uns in der Krise 2008/09 geführt. In Workshops mit Führungskräften wurden sehr konkrete Ideen entwickelt. Es ging zum Beispiel darum, sich physikalisch-technische Dinge wie etwa die Schwingungsentkoppelung zu vergegenwärtigen und dann zu überlegen, wo das gebraucht wird. Wir haben sogar hitzig diskutiert, ob eine Anwendung für die Dämpfung von Rollatoren möglich wäre. Das ist mir so gut in Erinnerung, weil es zeigt, wohin Ideen schweifen, wenn es Raum und Muße gibt. Leider ist keine dieser Ideen realisiert worden. Durch die rasche Erholung der Konjunktur und ein Jahrzehnt hoher Auslastung wurde schnell auf Normalbetrieb umgeschaltet.

TOM: Der wohl weitreichendste Versuch bei uns im Daimler-Werk Untertürkheim war die Intervention der Plakat-Gruppe, als ein neuer Investitionszyklus in eine Transfermaschinenstraße anstand. Die Werkleitung sah ein Modell vor, das auf die Steigerung von Stückzahlen angelegt und nur zu einem Zweck nutzbar ist. Wir haben eine Debatte angezettelt, was mit so einer Maschinerie eigentlich noch anderes produziert werden könnte als Achsen, Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe für Pkw. Und wir entwickelten ein Gegenmodell: flexible Universalmaschinen in Fertigungs- und Montageinseln. Das hätte eine Konversion weg von der Autoproduktion als Option offengehalten. Unser Konzept haben wir monatelang im Betrieb diskutiert und Zehntausende von Flugblättern verteilt. Die Firma musste sich auf Betriebsversammlungen damit auseinandersetzen und mit eigenen Infoblättern dagegenhalten. An der Basis galt unser Konzept nicht als weltfremde Spinnerei, denn es griff die Qualifikationsinteressen und Bedürfnisse der Belegschaft auf. Die entscheidende Bedingung für einen Erfolg war aber nicht gegeben: Die Mehrheit des Betriebsrats wollte sich nicht in die Investitionsentscheidung des Konzerns einmischen und auch die örtliche IG Metall machte sich das Konzept nicht zu eigen, obwohl es dort durchaus technik- und produktkritische Diskussionen gab.

Wie sieht es in der aktuellen Umbruchsphase aus? Erhalten Debatten über Konversion und alternative Produkte neuen Aufschwung?

KLAUS: Ja, die Debatte kommt langsam in Schwung. Denn die Zukunftsfähigkeit der Autobranche in Europa steht auf dem Prüfstand: Tendenziell sinkende Stückzahlen insgesamt, Local-for-local-Produktion weltweit und der Digitalisierungs- und Automatisierungsschub gefährden die Beschäftigung und erzwingen das Nachdenken über andere Produkte, auch wenn das noch verhalten abläuft. Treiber sind die Älteren, die sich noch an die Debatten zur Rüstungskonversion der 1980er Jahre erinnern. Die Diskussion kommt, weil nur neue Produkte einen Wegfall von Beschäftigung vermeiden könnten – falls andere Themen wie Arbeitszeitverkürzung und bedingungsloses Grundeinkommen nicht angegangen werden. Soweit sind wir aber nicht, weder betrieblich noch gewerkschaftlich.

TOM: Uns holen in der Tat die ungelösten Probleme der Vergangenheit ein. Die kapitalis-

tisch-ökonomische Transformation ist ja nicht erst seit 2019 über uns hereingebrochen, sie ist ein fortwährender Prozess. Die Umbrüche haben noch gar nicht so viel mit der Umstellung der Antriebstechnik zu tun. Der aktuelle Personalabbau ist das Ergebnis langjähriger enormer Produktivitätssteigerungen durch neue Unternehmensorganisationen: durch die Reduzierung der Fertigungstiefe, die Verlagerung von Produktion und durch Rationalisierungen. Die gewerkschaftlichen Antworten darauf wirken hilflos, stecken fest in Appellen an die Unternehmen und die Politik. Wer sich zwei Jahrzehnte lang auf die Wettbewerbsfähigkeit am »Standort Deutschland« ausgerichtet hat, wird nicht aus dem Stand handlungsfähig, wenn die Angriffe schärfer werden. Da steht harte Arbeit bevor – insbesondere für die wenigen Kolleg*innen, die wissen, dass wir um eine Konversionsdebatte nicht herumkommen. Angesichts der Angriffe der Unternehmen auf Arbeitsplätze und Arbeitsstandards und angesichts der Dringlichkeit einer Verkehrswende bleibt uns gar nichts anderes übrig.

BJÖRN: Auch ich sehe noch einen längeren Weg vor uns. In der Belegschaft gibt es große Uneinigkeit etwa darüber, ob Elektromobilität der richtige Ansatz ist. In den sozialen Medien gibt es viele oberflächliche Debatten, zum Teil auch mit AfD-Argumenten, auch bei VW. Da müssen wir immer wieder mit Fakten gegenhalten. Die Bereitschaft für Veränderungen hängt aber viel von den Arbeitsbedingungen ab. In der Batteriezellenfertigung beispielsweise gibt es ein Joint-Venture mit dem schwedischen Start-up Northvolt, das ist kein reiner VW-Betrieb. Da gibt es noch heftigen Streit, wie der Beschäftigtentransfer ablaufen soll. Das Unternehmen will ganz naiv Kündigungen bei VW und Anstellung in der neuen Gesellschaft. Wir sagen, die Kolleg*innen müssen bei VW bleiben und ihre Betriebsvereinbarungen und Betriebsrenten behalten – nur dann wachsen auch die Neugier und die Bereitschaft, mitzuziehen.

Wie könnte eine Diskussionskultur für mehr Demokratie im Betrieb entwickelt werden? Welche Rolle spielen einzelne Akteure wie Vertrauensleute und Betriebsräte?

KLAUS: Zunächst einmal geht es darum, alle Beschäftigtengruppen an der Ideenfindung für die zukünftige Produktion zu beteiligen. Das wäre in der derzeitigen Situation schon ein Riesenschritt nach vorn. Angestoßen werden könnte sie nur von der IG Metall und den Betriebsräten, weil das Management keine Konversionsdebatte will.

ANDREA: Für uns in Salzgitter steht derzeit Arbeitsplatzsicherung im Vordergrund, vor allem in den Diesel-Bereichen, die besonders von der Transformation betroffen sind. Es ist eine alte linke Position, dass wir mit der Belegschaft gemeinsam bestimmen, welche Produkte in welcher Menge wir hier fertigen werden. Aber anders als früher hat heute jeder die Chance, eigene Produktideen über den Innovationsfonds II einzubringen und potenziell auch umzusetzen. Die Ideen kommen praktisch aber vor allem aus den Fachbereichen und von Entwicklungsingenieuren, die sich ohnehin mit Innovationen beschäftigen. Ziel ist da vor allem, ein marktfähiges Produkt für VW, für ein eigenes Unternehmen oder für Dritte zu entwickeln. Das ist natürlich etwas völlig anderes als die Zukunftswerkstätten,

die früher gang und gäbe waren. An die sollten wir wieder anknüpfen.

Wie sieht das in eurer Region aus: Wie könnte man betriebliche Initiativen für eine Konversion mit den Initiativen für eine Verkehrswende verbinden?

KLAUS: In Schweinfurt fordern wir einen regionalen Transformationsrat, der die Akteure im östlichen Unterfranken an einen Tisch bringen soll. Das hängt aber auch vom Bewusstsein und von der Veränderungsbereitschaft der Beteiligten ab. Aktuell sehe ich mehr Verdrängungskünstler als »Change Agents«. Die Region ist mit rund 30 000 Arbeitsplätzen industrieller Kern Frankens und Hotspot der Wälzlagerindustrie, deren Hauptkunde die Automobilindustrie ist. Dabei ist die Region eher ländlich geprägt. Wir kämpfen hier gerade gegen den Rückbau einer Eisenbahnstrecke, genauso wie wir uns für den Verbleib der Schienendämpferproduktion starkgemacht haben. Mein Traum wäre, die Mobilitätswende in der Region aktiv als Chance zu nutzen, mit all den Fahrradfirmen und sich wandelnden Zulieferern, etwa im Rahmen der Landesgartenschau 2026.

ANDREA: Die Debatte für andere Mobilitätskonzepte rund um Bahn und Bus gibt es hauptsächlich in Wolfsburg und Braunschweig, wo die Infrastrukturbedingungen anders sind. Wir im Industriegebiet im eher ländlichen Raum haben da keine große Chance. Eine große Rolle spielt aber neben dem Widerstand gegen das Endlager Schacht Konrad die Dekarbonisierung im Stahlbereich bei der Salzgitter AG. Das wäre ein guter Impuls, um die regionale IGM-Runde zu reaktivieren. Da geht es auch um alternative Produktion für regenerative Energie. Das betrifft momentan vor allem die von der Schließung bedrohten Zulieferbetriebe, deren Vereinbarung zur Beschäftigungssicherung ausläuft.

TOM: Betriebe und Gewerkschaften sind meiner Wahrnehmung nach noch nicht so weit. Ich sehe noch nicht die betrieblichen Konversionsinitiativen, die dann mit Verkehrswendeinitiativen zusammenkommen könnten. Es gibt erste Versuche, diese Diskussion in den Netzwerken linker und ökologisch orientierter Gewerkschafter wieder aufzunehmen. Gegenwehr gegen Personalabbau zu organisieren ist ein notwendiger Schritt dabei. Weil eine Verkehrswende mit signifikant weniger Autoproduktion aber alternativlos ist, müssen wir den Beschäftigten Alternativen anbieten, die machbar und im besten Fall auch attraktiv sind. Kommunalpolitik spielt da eine wichtige Rolle. Sie muss die Abwertung öffentlicher Dienste beenden und soziale Infrastrukturen ausbauen. In den Schulen und in der Pflege, im ÖPNV und im Gemeindewohnungsbau liegen riesige Beschäftigungspotenziale. Dort könnte das kreative Potenzial von Zehntausenden Ingenieuren, Facharbeitern und Handwerkern hinfließen, das in den Autobetrieben für schädlichen Scheiß wie SUVs gebunden wird.

Das Gespräch führte Antje Blöcker.

1 Eine ausführliche Darstellung des Fallbeispiels unter Wainwright, Hilary/Bowman, Andrew, 2010: Lucas Combine – Erfahrungen mit betrieblicher Konversion, in: LuXemburg 3/2010, 80–86.

PENDOLARI

BILDER EINES PENDLERS

LUCA NAPOLI

Seit Jahren pendelt Luca Napoli täglich von Legnano nach Mailand und zurück. Ungezählte Stunden hat er in der Bahn verbracht, hat mit anderen die immer gleichen Landschaften und Tunnel an sich vorbeiziehen sehen. Der Tristesse des täglichen Pendelns zwischen Wohnort und Arbeit begegnete er, indem er begann seine Mitreisenden zu fotografieren. Dass er nicht nur Fotograf, sondern auch



einer von ihnen ist, merkt man den Bildern an. Die Portätierten scheinen ihn kaum wahrzunehmen, lassen sich nicht stören beim Lesen, Kreuzworträtsellösen oder Träumen. So sind über die Jahre eine Menge großartiger Porträts entstanden, die Napoli mittlerweile in einem Buch veröffentlicht hat. Informationen dazu finden sich auf seiner Website: http://lucanapoli.altervista.org/

ÖFFENTLICH ZUM NULLTARIF
EIN UNENTGELTLICHER NAHVERKEHR ERLEICHTERT DEN UMSTIEG

JUDITH DELLHEIM

Weltweit gibt es Städte, in denen die öffentlichen Verkehrsmittel unentgeltlich genutzt werden können. Nicht immer ist damit schon ein Schritt in Richtung Verkehrswende verbunden.

Heute gibt es weltweit in etwa 100 Städten und Gemeinden einen Nulltarif im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), 60 davon liegen in Europa. In Deutschland ist öffentliches Fahren zum Nulltarif gegenwärtig im bayerischen Pfaffenhofen und seit 1. April auch in Mohnheim möglich. Tübingen will folgen. In Augsburg gibt es immerhin eine Light-Variante: Durch einen Nulltarif im engen Innenstadtbereich soll dieser vom Autoverkehr entlastet werden. Das Thema ist also auch hierzulande in der Diskussion und über 70 Prozent der Bevölkerung befürworten einen entgeltfreien ÖPNV. Zuletzt ist die Zahl der Städte und Gemeinden weltweit, in denen es einen Nulltarif gibt, schnell gewachsen. Die Motive für die Einführung sind von Ort zu Ort unterschiedlich, entsprechend divers sind die Erfahrungen mit diesem Instrument, das in den 1960er Jahren in den USA zum ersten Mal erprobt wurde und seither in diversen Ländern zum Einsatz kommt. Eine vergleichende Auswertung zeigt: Nulltarif ist nicht gleich Nulltarif – und ein Nulltarif macht noch keine Verkehrswende (vgl. Dellheim/Prince 2018; Brie/Dellheim 2020). Für ein solidarisches und ökologisch gerechtes Verkehrssystem ist der Nulltarif nur ein – wenngleich ein sehr wichtiger – Schritt.

WARUM NULLTARIF?

Es sind vor allem drei Entwicklungen, die aus der Sicht von immer mehr Menschen, Stadt- und Kommunalregierungen für den Nulltarif sprechen: zum einen die stark verschmutzte Luft in den Innenstädten, zum anderen die durch starken Autoverkehr beeinträchtigte Lebensqualität der Einwohner*innen und schließlich die Notwendigkeit, konkrete

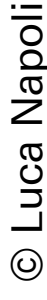
Maßnahmen zu ergreifen, um nationale Klimaziele zu erreichen. Der Autoverkehr führt in vielen Städten zu so massiven Staus, dass der individuelle und der gesellschaftliche Alltag beeinträchtigt werden. Das bedeutet Zeitverlust, Hektik und Stress, was wiederum steigende Aggressivität in den Städten zur Folge hat. Die Reduzierung von Staus war dementsprechend ein wichtiges Motiv für die Einführung des ÖPNV-Nulltarifs im schwedischen Avesta, in Tórshavn auf den dänischen Färöer-Inseln, im polnischen Bełchatów oder jüngst im US-amerikanischen Kansas City. Auch Luxemburg hat zum 1. März 2020 aus den genannten Gründen den Nulltarif im gesamten öffentlichen Personennahverkehr eingeführt.

An vielen Orten kommt ein weiterer Faktor hinzu: der Kampf gegen Armut und soziale Ausgrenzung. Dieser spielt beispielsweise in den etwa 20 Städten in Polen eine zentrale Rolle, die seit 2010 einen Nulltarif eingeführt haben. Zuvor mussten arme Kinder oft lange zur Schule laufen oder waren auf die Hilfe von Autobesitzer*innen angewiesen. Für alte Menschen war ein Arztbesuch teils unerschwinglich. Immer wieder wurde aber auch in wohlhabenderen und touristisch beliebten Kommunen der Nulltarif eingeführt, weil damit dort die autofreien Innenstädte mit Geschäften, Cafés und Restaurants an Attraktivität gewinnen.

JUDITH DELLHEIM ist Referentin für Solidarische Ökonomie am Institut für Gesellschaftsanalyse der Rosa-Luxemburg-Stiftung. Seit vielen Jahren ist sie in internationalen Netzwerken für einen kostenfreien öffentlichen Nahverkehr aktiv.

NULLTARIF IST NICHT GLEICH NULLTARIF

Vom Nulltarif ist immer dann die Rede, wenn in einem Gebiet an allen Wochentagen für die volle Betriebsdauer der gesamte ÖPNV unentgeltlich genutzt werden kann. Allerdings gibt es unterschiedliche Modelle, die auch unterschiedliche politische Implikationen haben. In der estnischen Hauptstadt Tallinn beispielsweise gilt der Nulltarif lediglich für die offiziell dort gemeldeten Einwohner*innen, während im französischen Dunkerque alle frei fahren können. Damit ist nicht nur die Frage der allgemeinen Zugänglichkeit, etwa für Personen ohne Papiere, aufgeworfen, sondern auch



die brisante Frage, wie hier Daten generiert und verwaltet werden: Hält man jedes Mal die Einwohnerkarte an einen Sensor, kann ein individuelles Mobilitätsprofil erstellt werden. Was geschieht damit, wem gehören die Daten? Mehr oder weniger zufällige Kartenkontrollen oder auch die gegenseitige Beobachtung der Fahrgäste können wiederum Tendenzen rassistischer und ethnischer Diskriminierung verstärken. Und gelten Geflüchtete als Einwohner*innen oder nicht?

Dass der Nulltarif nicht per se ein emanzipatorisches Projekt ist, zeigt das Beispiel der lettischen Hauptstadt Riga, wo es eine rechte Stadtverwaltung war, die den ÖPNV-Nulltarif nur für Einwohner*innen eingeführt hat. Ein weiteres Beispiel ist die nordrhein-westfälische Kommune Monheim, wo der kostenlose »Monheim-Pass« durch die sprudelnden Steuereinnahmen einer aggressiven Standortpolitik refinanziert wird. Konkret wurden dort durch die Halbierung des Gewerbesteuersatzes Firmen und Investoren aus anderen Kommunen abgeworben. Nicht nur hier zeigt sich: Der Nulltarif ist immer auch mit der Frage nach seiner nachhaltigen und solidarischen Finanzierung und Nutzung verbunden. Wird das Projekt aus den Überschüssen einer auf Steuerdumping basierenden Politik finanziert? Oder ist der Nulltarif Bestandteil einer sozialen Umverteilungspolitik, ein Beitrag zur Reduktion des Autoverkehrs und zur Verkehrswende? Letzteres gilt, wenn die Ausweitung der Nahverkehrsstrukturen beispielsweise durch höhere Gebühren für Parkplätze gegenfinanziert wird.



© Luca Napoli

NULLTARIF ALS EINSTIEGSPROJEKT

Der Nulltarif kann aber weit mehr sein als nur ein verkehrspolitisches Steuerungsinstrument: Er kann in eine Politik der Teilhabe und Demokratisierung öffentlicher Dienstleistungen eingebettet werden. Ein Beispiel hierfür ist Maricá im Bundesstaat Rio de Janeiro. Die brasilianische Stadt hat etwa 150 000 Einwohner*innen und ist bekannt für ihre attraktiven Strände. Vor der Einführung des Nulltarifs hatten allerdings viele Kinder und Jugendliche aus armen Stadtteilen den Atlantik noch nie zu Gesicht bekommen. In dem von Rechten dominierten Bundesstaat hat die Einführung des Nulltarifs nicht nur soziale, sondern auch demokratiepolitische Gründe. Durch die Lösung der Mobilitätsprobleme der Bürger*innen soll das Zusammenleben der Menschen insgesamt, sollen ihre sozialen und ökologischen Lebensbedingungen verbessert werden. Die Möglichkeit, sich unentgeltlich fortzubewegen, trägt dazu bei, die gesellschaftliche Teilhabe zu stärken, Menschen politisch zu aktivieren und Segregation zu überwinden. Insgesamt soll der Nulltarif auch zu einer Demokratisierung politischer Entscheidungsprozesse beitragen.

Die Finanzierung der meist hochmodernen Busse in Maricá, die sogar über WLAN verfügen, wird aus öffentlichen Mitteln, insbesondere aus den Steuern der in der Region ansässigen Betriebe, getragen. Interessant ist, dass die ökonomisch wichtigsten Unternehmen der Region zur Energiewirtschaft gehören und ökologisch hochgradig zerstörerisch agieren. Die Stadt hat aber ein Konzept für

den Ausstieg aus der fossilen Energie und den weiteren Ausbau des Öffentlichen. Dabei geht es sowohl um eine Ausweitung öffentlicher Mobilitätsangebote, wie beispielsweise unentgeltlich nutzbare Leihfahrräder, als auch um Bildungs-, Gesundheits- und Pflegeleistungen. Insgesamt sollen neue sinnvolle Arbeitsplätze entstehen, aus deren Steuereinnahmen dann auch die Finanzierungsgrundlage des ÖPNV verändert werden kann.

EINE WIDERSPRÜCHLICHE GESCHICHTE

Dass »Nulltarif nicht gleich Nulltarif« ist und dass das Instrument durchaus widersprüchliche Wirkungen haben kann, gilt nicht erst seit heute, sondern seit der Geburtsstunde des Konzepts. Die Lebensdauer des Nulltarifs war oft kurz, das Instrument blieb politisch umkämpft und bedroht. Zudem war es vielerorts zu kleinteilig und isoliert, um zu einer nachhaltigen Wende im Verkehrssystem beizutragen. Es war ausgerechnet eine Stadt mit dem Namen Commerce in der Nähe von Los Angeles, die sich 1962 zum ersten Mal an einem Nulltarif im ÖPNV versuchte. In den 1970er, 1980er und 1990er Jahren folgten in den USA weitere Pilotprojekte. Die damaligen Protagonist*innen argumentierten ähnlich wie heute mit den sozialen Vorteilen, insbesondere mit der höheren Mobilität von Armen und Arbeitsuchenden. Auch seien die Abschaffung der Tarife und der Ausbau des ÖPNV wesentlich günstiger als die Investitionen in den Ausbau der Automobilinfrastruktur. Heute gibt es in etwa 30 Orten in den Vereinigten Staaten einen Nulltarif. Meist sind es kleine städtische oder auch städtisch-ländliche Gemeinden (z. B. Edmund/Oklahoma), Universitätsstädte wie Chapel Hill, North Carolina oder Bezirke mit Naturparks und Touristenresorts wie Crested Butte und Estes Park (beide in Colorado). Oftmals sind es aber gerade nicht sozial marginalisierte Gruppen, die vorrangig von diesen Nulltarifen profitieren, denn in den Universitätsstädten und touristisch attraktiven Kommunen können sich ohnehin nur Wohlhabende eine Wohnung im Zentrum oder in Zentrumsnähe leisten. Einen öffentlichen Regionalverkehr gibt es meist nicht oder nur zu unerschwinglichen Preisen. Nur selten sind kostengünstige Parkplätze am Stadtrand mit einem gut ausgebauten ÖPNV zum Nulltarif verbunden. Und auch wenn immer noch neue Städte und Gemeinden hinzukommen, wie aktuell Olympia, das seit wenigen Monaten einen Nulltarif hat, und Kansas, das ihn zum 1. Juni 2020 bekommt – von einer Erfolgsgeschichte in den USA kann keineswegs die Rede sein: In größeren Städten wie Mercer County/New Jersey und Denver/Colorado wurde der ÖPNV-Nulltarif wieder abgeschafft. Bei dramatisch wachsenden gesellschaftlichen Problemen, gesteigerter Autoproduktion und expandierendem Autoverkehr fehlte es am politischen Willen zu einer echten Mobilitätswende.

Ähnlich steht es in Europa: Dort gab es das erste Nulltarif-Experiment 1971 in Colomiers, einem Vorort von Toulouse in Frankreich. Es folgten Rom und Bologna, jeweils im Kontext politischer Auseinandersetzungen, in denen eine starke Linke ihre konkreten Ideen für solidarische Lebensweisen für kurze Zeit hegemonial machen konnte. Mit ihrer Niederlage trat in Italien eine Steuer- und Finanzreform in Kraft, die solche Projekte fortan verhinderte. Auch im brandenburgischen Templin scheiterte die Fortsetzung des 1997

eingeführten Nulltarifs 2002 an der Finanzverfassung. Lange war Hasselt in Belgien das bekannteste europäische Beispiel. Die sozialdemokratische Stadtverwaltung hatte dort, in einer ausgewiesenen »Autostadt«, 1996 die Pläne für den Bau einer neuen Umgehungsstraße fallengelassen und stattdessen das ÖPNV-Netz ausgebaut. Aufgrund steigender Betriebskosten und politischer Veränderungen wurde das Projekt 2014 leider wieder beendet – acht Jahre waren zu kurz, um Mobilitätsmuster nachhaltig zu verändern, angeschaffte Autos stehenzulassen.

DEN UMSTIEG ORGANISIEREN

Die Einführung des Nulltarifs allein hat also noch keine ausreichende umweltpolitische Wirkung, auch führt sie nicht notwendigerweise – zumindest nicht kurzfristig – zu einer relevanten Senkung der CO_2-Emissionen im Verkehr. Mit Blick auf Tallinn, Hasselt oder Templin wird oft darauf verwiesen, dass die Fahrgastzahlen vor allem dadurch in die Höhe schnellen, dass viele, die bislang kurze Strecken per Fahrrad und Fuß zurücklegten, nun in den ÖPNV »gelockt« werden.

Genau das will die Erfurter LINKE, die am Nulltarif als Teil eines umfassenderen Stadtentwicklungskonzepts arbeitet, im Interesse der öffentlichen Gesundheit und des Umweltschutzes verhindern. Ihr Konzept setzt entsprechend auch darauf, Zu-Fuß-Gehen attraktiver zu machen, und auf ein intelligentes Bike- und Car-Sharing-System. Um Menschen dazu zu bewegen, tatsächlich aufs Auto zu verzichten, sind in diesem Sinne größere Anstrengungen notwendig. Einige Studien zeigen, dass erst hohe Parkgebühren und ein deutlicher Zeitgewinn des ÖPNV gegenüber dem Auto dazu führen, dass Menschen tatsächlich auf Bus und Bahn umsteigen. Für diese These spricht auch das Beispiel Tallinn mit seinen immerhin circa 430 000 Einwohner*innen: Bestimmte Bevölkerungsgruppen konnten auch schon vor 2013 den städtischen ÖPNV unentgeltlich nutzen. Eine spürbare Veränderung kam aber erst, als der Nulltarif auch auf die die Stadt durchfahrenden Regionalzüge ausgedehnt wurde.

Abschließend lässt sich festhalten, dass ein gut ausgebauter kommunaler und regionaler ÖPNV zum Nulltarif insbesondere dann erfolgreich ist, wenn er in eine Politik integriert wird, die die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bürger*innen insgesamt im Blick hat, zugleich auf eine aktive Teilhabe der Einwohner*innen, insbesondere der sozial Marginalisierten, am gesellschaftlichen Leben zielt und bemüht ist, auch die Freizeit der Bürger*innen zu mehren. Sofern reale Alternativen für die öffentliche Beförderung gegeben sind, sind auch hohe Parkgebühren und »Auto-Diskriminierung« sozial gerecht. Dann kann ein ÖPNV mit Nulltarif oder mit stark gestaffelten Sozialtarifen ein verbindendes Projekt für all jene werden, die sich heute für die gerechte Lösung konkreter Mobilitätsprobleme und zugleich für ein selbstbestimmtes Leben in Würde, solidarischem Miteinander und intakter Natur für alle engagieren wollen.

LITERATUR

Brie, Michael/Dellheim, Judith (Hg.), 2020: Nulltarif. Luxus des Öffentlichen im Verkehr: Widersprüchlicher Fortschritt einer Idee im ÖPNV, Hamburg

Dellheim, Judith/Prince, Jason (Hg.), 2018: Free Public Transit. And Why We Don't Pay to Ride Elevators, Montreal

TARIFRUNDE IM ÖPNV
WAS VERBINDET BESCHÄFTIGTE UND KLIMABEWEGUNG?

GESPRÄCH

MIT ERDOĞAN KAYA UND LARA ZSCHIESCHE

Fridays for Future sind seit Monaten aktiv, aber wenn man das Klimapaket anschaut, habt ihr noch nicht so richtig was erreicht, oder?

LARA: Das ist zwiespältig. Ich denke schon, dass wir eine Diskursverschiebung in der Gesellschaft erreicht haben. Wir haben das Thema Klimawandel ganz oben auf die politische Agenda gesetzt, das ist nicht nichts. Aber es stimmt: Von den konkreten Forderungen wurde bisher keine umgesetzt. Obwohl im September 1,4 Millionen Menschen bei den Demonstrationen zum globalen Klimastreik waren.

Wie soll es weitergehen?

LARA: Es gibt jetzt unterschiedliche Ansätze. Der Kohleausstieg bleibt zentral, zum Beispiel mit Protesten gegen das Kohlekraftwerk Datteln 4. Ein wichtiger Fokus liegt aber auch auf der Mobilitätswende. Der Verkehrsbereich ist der drittgrößte Emissionssektor in Deutschland und der einzige, in dem der CO_2-Ausstoß in den letzten 20 Jahren zugenommen hat. Im Klimapaket kommt er kaum vor. Außerdem zeigt sich hier deutlich, wie sehr die Klimafrage mit sozialen Fragen verknüpft ist. Ursprünglich waren Kontakte zu Beschäftigten oder Gewerkschaften kein Thema für Fridays for Future. Aber schon beim globalen Klimastreik im September 2019 gab es die Idee einer Vernetzung, die über Studierende und Schüler*innen hinausgeht. Daher der Hashtag #allefürsklima. Es passt perfekt, dass mit der Tarifrunde in Nahverkehr im Sommer eine Auseinandersetzung bevorsteht, an die wir anknüpfen können.

Ihr habt bei der BVG letztes Jahr erfolgreich für mehr Lohn gestreikt, wieso schon wieder eine Tarifrunde?

ERDOĞAN: Diesmal geht es nicht um die Löhne, sondern um Forderungen zu Urlaub, Zuschlägen sowie zu Ruhe- und Wendezeiten. Unsere Arbeitsbedingungen haben sich extrem verschlechtert. Die Ruhezeiten zwischen den Diensten sind kürzer und die Dienste länger geworden, der Stress nimmt zu, Kolleg*innen werden anfällig, Erkrankun-

» In der anstehenden Tarifrunde wollen wir uns mit den Beschäftigten im ÖPNV solidarisieren und gleichzeitig den Fokus aufs Klima legen.«

Lara Zschiesche, Students for Future

» Wir haben viele Überschneidungen mit den Forderungen der Klimabewegung. Ein Doppeldeckerbus kann bis zu 100 Autos ersetzen.«

Erdoğan Kaya, Personalrat Berliner Verkehrsgesellschaft

gen häufen sich. Auch die Wendezeiten, also die Zeiten, in denen wir an den Endhaltestellen unsere Pausen machen, werden immer kürzer. Die Toiletten sind oft weit entfernt, sodass es teils schwierig ist, zwischen den Fahrten mal aufs Klo zu gehen. Die sanitären Anlagen und die Pausenräume sind außerdem in einem unwürdigen Zustand. Außerdem klopfen immer wieder Fahrgäste an die Tür klopfen und bitten um Auskunft. Da ist keine Entspannung möglich. Die Zustände sind bundesweit ähnlich.

Wie sieht es mit dem Leben jenseits der Arbeit aus? Ihr fahrt ja auch am Wochenende und in der Nacht.

ERDOĞAN: Ja, außerdem haben wir oft lange Dienste, bis zu 14 Stunden. Ein Tag hat aber nur 24 Stunden. Wir haben wenig Zeit für Familie, Freunde, Schlaf und Ernährung. Das macht auf Dauer krank.

Ein 14-stündiger Dienst?

ERDOĞAN: Wir haben geteilte Dienste. Zwischen den beiden Teilen liegen mehrere Stunden, die aber nicht bezahlt werden. Du stehst dem Unternehmen also 14 Stunden zur Verfügung, wirst aber nur für die reine Dienstzeit bezahlt. Früher war der Tageszuschlag dafür 18 Mark – dem würden heute 9 Euro entsprechen. Tatsächlich bekommen wir aber nur 2 Euro. Das ist ungerecht und sehr belastend.

LARA: Solche Bedingungen machen den Job extrem unattraktiv. Das ist auch ein Grund, warum wir diese Tarifrunde wichtig finden: Wegen der schlechten Arbeitsbedingungen entscheiden sich immer weniger junge Leute für eine Ausbildung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Ohne Beschäftigte wird es jedoch keine Verkehrswende geben.

ERDOĞAN KAYA ist Personalrat und Mitglied der Tarifkommission der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG).

LARA ZSCHIESCHE studiert an der Humboldt-Universität zu Berlin und ist bei Students for Future aktiv, der Uni-Sektion von Fridays for Future.

Ihr seid aus Berlin, die Auseinandersetzung findet aber bundesweit statt, oder?

ERDOĞAN: Aktuell gibt es 15 verschiedene Tarifverträge in über 100 kommunalen Verkehrsbetrieben. Die laufen alle zum 30. Juni aus, dann steigen wir in die Tarifverhandlungen ein. Unser Ziel ist es, bundesweit zu einheitlichen Standards zu kommen und wieder mehr gemeinsam zu kämpfen. Nur so werden wir stärker. In Berlin geht es außerdem um Arbeitszeiten – in einer Umfrage haben sich unsere Kolleg*innen 2018 für eine Arbeitszeitverkürzung ausgesprochen.

Wie ist es zu dieser Aufsplitterung der Tarifverträge gekommen?

ERDOĞAN: Ursprünglich war der öffentliche Nahverkehr Teil des Flächentarifvertrags des öffentlichen Dienstes. Um Kosten zu sparen, wurden Anfang der 2000er Jahre einzelne Bereiche aus dem Flächentarif herausgebrochen. Der personalintensive und damit teure Verkehrsbereich gehörte dazu. Jetzt haben wir diese zersplitterten Tarife und die einzelnen Verkehrsunternehmen versuchen, uns gegeneinander auszuspielen. Dem wollen wir einen Riegel vorschieben!

Welche Rolle spielen Privatisierungen?

ERDOĞAN: Bei den privaten Verkehrsbetrieben sind die Arbeitsbedingungen und Löhne noch schlechter. Das übt Druck auf die Kommunalen aus, und Privatisierung ist eine ständige Bedrohung. Aus Angst davor haben wir 2005 bei der BVG einen Absenkungstarifvertrag verhandelt und darin freiwillig auf Geld und auf Rechte verzichtet. So ähnlich ist es überall gelaufen.

Wie könnte sich Fridays for Future in die Tarifrunde einbringen?

LARA: Die Klimabewegung bringt den gesellschaftlichen Rückhalt mit, den die Streikenden im ÖPNV oft nicht haben. Wir kennen das: Am ersten Tag findet ein Streik Zustimmung – die Leute unterstützen die Forderung nach höheren Löhnen. Am zweiten Tag ärgern sie sich aber schon, wenn ihr Bus nicht kommt. Deshalb wollen wir uns mit den Beschäftigten solidarisieren, um ihnen den Rücken zu stärken und gleichzeitig den Fokus aufs Klima zu legen: Eine Mobilitätswende wird es nur geben, wenn der ÖPNV massiv ausgebaut wird.

ERDOĞAN: Ja, wir haben viele Überschneidungen mit den Forderungen der Klimabewegung. Ein Doppeldeckerbus kann bis zu 100 Autos ersetzen. Viele Kolleg*innen sehen das genauso, weshalb es auf regionaler und auch auf Bundesebene Verbindungen zu Fridays for Future gibt. Am 20. September haben wir uns mit 100 Kolleg*innen von der BVG und auch bundesweit am Klimastreik beteiligt. Die Zusammenarbeit wollen wir ausbauen.

Was fordert ihr konkret?

LARA: Der Individualverkehr muss zurückgedrängt werden, und das geht nur durch einen Ausbau des ÖPNV. Damit ist aber zwangsläufig die Frage der Finanzierung verknüpft. Ich denke, wir brauchen eine Unternehmensabgabe, um die Konzerne an den Kosten für öffentliches Fahren zu beteiligen. In Frankreich funktioniert ein ticketloser ÖPNV durch Unternehmensabgaben schon in über 20 Verkehrsverbünden. Langfristig sollte der ÖPNV natürlich zum Nulltarif sein.



© Luca Napoli

Die Kommunen sind oft klamm. Sie müssen abwägen, welche Aufgabenbereiche sie finanziell besser ausstatten.

ERDOĞAN: Ein Problem ist, dass der ÖPNV im Klimapaket der Bundesregierung leer ausgegangen ist. In der Berliner Landesregierung besteht durchaus Interesse, den ÖPNV auszubauen und besser zu finanzieren. Aber die Umsetzung lässt zu wünschen übrig. 2019 haben wir mit ver.di einen guten Tarifabschluss erreicht, der den Betrieb logischerweise Geld kostet. Die ursprünglichen Versprechungen hat der Senat dann aber doch zurückgezogen. Jetzt ist unklar, ob und wie die BVG an anderen Stellen sparen kann, um die höheren Löhne zu zahlen.

In Berlin sieht man die Verheerungen der Schuldenbremse, die bricht den Kommunen das Genick. Letztlich müsste die Finanzierung auch über eine stärkere Besteuerung der Reichen geregelt werden. Mit dieser Bundesregierung stehen aber weder Vermögenssteuer noch andere Möglichkeiten auf der Tagesordnung. Wir sind ein reiches Land. Geld ist da – es ist nur nicht gerecht verteilt. Da müssen wir ran.

LARA: Ja, Geld ist vorhanden! Es muss anders verteilt werden. Zum Beispiel sollten wir aufhören, weiterhin fossile Energien oder konkret die Autoindustrie zu subventionieren. Aktuell wird mit massiven Steuervorteilen der Kauf von luxuriösen Dienstwagen angekurbelt, die einen hohen Ausstoß haben. Ganz zu schweigen vom Straßenbau, in den irre viel öffentliches Geld gesteckt wird, ganz im Gegensatz zu Schienen – die werden vielerorts sogar abgebaut. Skandalös ist auch, dass die Autokonzerne davon ausgehen, dass die Ladeinfrastruktur, die für einen Umstieg auf E-Mobilität nötig ist, aus Steuermitteln finanziert wird. Hier droht eine ökologisch sehr zweifelhafte Technologie viel Geld zu verschlingen, das für den Ausbau des ÖPNV dringend gebraucht würde.

Das geht ja über Tarifverhandlungen hinaus. Wie wollt ihr hierfür den nötigen politischen Druck aufbauen?

ERDOĞAN: Wir brauchen eine Bewegung, die weit über ver.di hinausgeht. Auch die anderen Gewerkschaften müssen sich beteiligen und die Zivilgesellschaft. Deshalb ist die Klimabewegung so ein wichtiger Partner.

LARA: Ja, für die Mobilitätswende bedarf es einer breiten gesellschaftlichen Allianz aus Gewerkschaften, Klimabewegung, NGOs und linken Parteien. In Bezug auf die Gewerkschaften läuft da schon vieles. Ende Februar hatten wir ein Treffen mit etwa 100 Teilnehmer*innen von Fridays for Future und jüngeren Kolleg*innen von ver.di, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der IG Metall. Es wurde klar: Viele Gewerkschafter*innen – besonders im Verkehrssektor – machen sich für die Verkehrswende stark.

Wenn die Tarifauseinandersetzung näher rückt, überlegen wir, einen Freitagsstreik unter das Motto Verkehrswende zu stellen und gemeinsam mit Gewerkschaftskolleg*innen zu demonstrieren.

Aber es gibt ja auch Widersprüche. Bei der Forderung nach einem Nulltarif zum Beispiel haben Beschäftigte Angst, dass noch weniger Leute eingestellt werden und sich die Arbeit weiter verdichtet.



© Luca Napoli

ERDOĞAN: Es gibt auch kritische Stimmen zur Bewegung. Wir unterstützen die Klimabewegung nicht zu 100 Prozent. Aber wir diskutieren über ihre Positionen im Betrieb. Und wir sehen, dass die jungen Menschen in der Klimabewegung nicht nur an ihre eigene, sondern auch an unsere Zukunft denken. Es gibt immer auch diejenigen, die weiterhin glauben, dass Klimabewegung und Gewerkschaft keine gemeinsamen Interessen haben. Vielleicht ändert sich das im Laufe des nächsten Jahres ja noch.

LARA: Ja, die Ängste gibt es. Wir müssen deutlich machen, dass wir eine ökologische und sozial gerechte Mobilitätswende wollen. Für uns ist zentral, dass die Beschäftigten die Klimabewegung nicht als Gegner begreifen, sondern wir zusammen für den Erhalt unseres Planeten kämpfen. Für uns ist klar, ein Nulltarif darf nicht zu Lasten der Beschäftigten gehen. Das geht nur, wenn wir die Forderung nach Klimaneutralität mit der nach finanzieller Absicherung – also nach gesellschaftlicher Umverteilung – verbinden. Und es hängt davon ab, ob wir so viel Druck entfalten können, dass ein echter gesellschaftlicher Umbau in den Blick kommt – nicht nur eine »Antriebswende«. Mit Schuldenbremse und den derzeitigen Steuerkonzepten, das hat Erdoğan ja schon gesagt, wird es nicht gehen.

Das Gespräch führte Fanny Zeise.

VOM DREHEN DER STÄDTE
WIE RADENTSCHEIDE EINE MOBILITÄTSWENDE VON UNTEN VORANTREIBEN

DENIS PETRI

Was 2015 in Berlin seinen Anfang nahm, ist eine bundesweite Bewegung geworden: Bürgerentscheide drängen die kommunalen Verwaltungen zum Ausbau der Radinfrastruktur.

Auf Deutschlands Straßen dominiert noch immer das Auto. Die Akteure in Politik und Verwaltung konnten oder wollten daran in den vergangenen Jahrzehnten wenig ändern. Deswegen muss die Verkehrswende von unten durchgesetzt werden. Dafür sind der Berliner Radentscheid im Jahr 2015 und die daraus entstandene Changing-Cities-Bewegung mit kommunalen Radentscheiden in ganz Deutschland angetreten. Es geht um lebenswerte Städte, Mobilität für alle und konkreten Klimaschutz. Die Bürger*innen fordern ein, was seit 40 Jahren eine planerische Binsenweisheit ist: die lebenswerte Stadt der kurzen Wege mit sicheren Schulwegen für Kinder, mit einem belebten Einzelhandel und – in einer alternden Gesellschaft immer wichtiger – einer Befreiung vom Angewiesensein aufs Auto.

Denn seit Jahrzehnten ist belegt, dass Verkehrsinfrastrukturen genau den Verkehr induzieren, für den sie geschaffen wurden. Neue Autobahnen führen zu mehr Autoverkehr und damit auch zu mehr Stau, die Eröffnung der Bahnschnellfahrstrecke Berlin-München hat binnen kürzester Zeit voll besetzte Züge produziert. Anders gesagt: Für mehr Radverkehr müssen wir mehr (sichere und bequeme) Radwege bauen. Und das sollten wir, denn der Radverkehr ist ein wichtiger Baustein in der Mobilitätswende. Ein Fahrrad benötigt nur einen Bruchteil des Platzes, den ein Auto einnimmt. Fahrradfahrten produzieren weder Stickstoffoxide noch Feinstaub, kein CO_2 und keinen Lärm. Studien zeigen, dass die meisten unserer Alltagswege in einer fahrradkompatiblen Distanz liegen und auch 90 Prozent aller



Einkäufe in einen Fahrradkorb oder in Fahrradtaschen passen.

DENIS PETRI ist Stadtforscher, Campaigner und Aktivist für eine Verkehrswende von unten. Er ist im Changing Cities e. V. aktiv (unter anderem als Vorstand) und hat in Berlin den Volksentscheid Fahrrad vorangetrieben.

VOLKSENTSCHEID FAHRRAD: BERLIN DREHT SICH!

Während man in Kopenhagen oder in den Niederlanden bereits vor 40 Jahren anfing, konsequente Radverkehrsplanung zu betreiben – übrigens an beiden Orten zunächst widerwillig aufgrund von Bürgerprotesten –, blieb es in der Bundesrepublik meist bei Sonntagsreden. Ergebnis: In Kopenhagen liegt der Anteil des Radverkehrs am innerstädtischen Verkehr bei 60 Prozent. Laut Untersuchungen fahren Kopenhagener*innen Fahrrad, weil es schnell, bequem und sicher ist. In Berlin ist man davon weit entfernt. 2013 verabschiedete der Berliner Senat zwar eine Radverkehrsstrategie mit ein paar guten Ansatzpunkten und die verfügbaren Mittel für den Radverkehr wurden auf immerhin 3,80 Euro pro Kopf und Jahr aufgestockt – das reicht jedoch vorne und hinten nicht. Zum Vergleich: Der Nationale Radverkehrsplan empfiehlt mindestens 10 Euro, in Kopenhagen sind es 20 Euro.

Aber selbst dieser geringe Betrag wurde nicht abgerufen. Es war versäumt worden, die personellen und strukturellen Voraussetzungen in der Verwaltung zu schaffen. Gleichzeitig gab es aus den Verbänden, die sich in Berlin für Umweltbelange bzw. nachhaltige Verkehrsverhältnisse einsetzen, zwar richtige Forderungen, jedoch keine Strategie, wie man diese jenseits entpolitisierter Beteiligungsformate forcieren könnte.

In dieser Situation trat Ende 2015 die Initiative Volksentscheid Fahrrad Berlin, eine Gruppe verbandsunabhängiger Aktivist*innen, mit ehrgeizigen Zielen an: breite Radwege an allen Hauptstraßen, ein Netz aus Nebenstraßen für den Radverkehr, 200 000 neue Abstellanlagen und 100 Kilometer Radschnellwege, außerdem eine schnelle Mängelbeseitigung, die Schaffung von Verwaltungseinheiten für den Radwegeausbau, bessere Kommunikation

und umfassende Transparenz. All dies goss die Initiative in einen Gesetzentwurf. Damit nicht erneut gute und hehre Ziele auf die lange Bank geschoben werden, sah der Gesetzentwurf vor, dass dies alles binnen acht Jahren umzusetzen ist. Die Ziele wurden SMART konzipiert (also spezifisch, messbar, aktivierend, realistisch und terminiert) und sollten so die Verwaltung zu zielgerichtetem Arbeiten verpflichten. Die Grundidee lautete: Alle sollen sicher und entspannt Fahrrad fahren können. Berlin soll zur Fahrradstadt werden und dabei auch einen neuen Standard setzen. Über das Gesetz sollten die Berliner*innen in einem Volksentscheid zeitgleich zur Bundestagswahl 2017 abstimmen können. Den Initiator*innen des Volksentscheids gelang es, in gut drei Wochen für die Sammlung von über 100 000 Unterschriften zu mobilisieren. Nie zuvor waren in Berlin so viele Unterschriften in so kurzer Zeit gesammelt worden. Das zu erreichende Quorum liegt bei 20 000 in sechs Monaten. Mit diesem Erfolg gelang es der Initiative, die ungerechten Verkehrs- und Platzverhältnisse auf Berlins Straßen mit Nachdruck infrage zu stellen und für Aufmerksamkeit – im Wahlkampf und darüber hinaus – zu sorgen.

Der Erfolg beruhte auf vier Umständen: erstens auf einer offensiven Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, zweitens auf einer generalstabsmäßig organisierten Unterschriftensammlung, an der Hunderte mitwirkten, drittens auf einem Match zwischen einer für viele als untragbar empfundenen Verkehrssituation und einem zunehmenden Bedürfnis, Verkehrspolitik politisch zu denken und zu gestalten, sowie viertens auf der Zusammensetzung des Unterstützerkreises. Es konnten nämlich nicht allein die »üblichen Verdächtigen«, also Umweltorganisationen, gewonnen werden (tatsächlich standen davon einige dem Volksentscheid eher skeptisch bis ablehnend gegenüber), sondern darüber hinaus wirtschaftspolitische Expert*innen und Stadtplaner*innen genauso wie Schüler*innen und Seniorenvertretungen.

DER WEG ZUM MOBILITÄTSGESETZ

Mit diesem breiten gesellschaftlichen Bündnis und den 100 000 Unterschriften im Rücken gelang es dann 2016, im Zuge des Regierungswechsels zu rot-rot-grün ein Mobilitätsgesetz unter Einbeziehung der Ziele des »Volksentscheids Fahrrad« im Koalitionsvertrag zu verankern. Der Initiative, die mit einem Radgesetz angetreten war, ist die Verabschiedung eines umfassenden Verkehrswendegesetzes zu verdanken. Das Berliner Mobilitätsgesetz besteht aus mehreren Teilen, wobei der allgemeine und der Radverkehrsteil partizipativ unter Mitwirkung der Verkehrsverwaltung (politische Leitung und permanent Angestellte), der Koalitionsfraktionen und der Zivilgesellschaft (Volksentscheid Fahrrad, ADFC Berlin, BUND Berlin) erarbeitet wurden.

Bereits vor der Abstimmung über den Gesetzesentwurf wurden erste Voraussetzungen für den Ausbau der Radinfrastruktur geschaffen: Für die Radverkehrsplanung hat man zwei Stellen pro Berliner Bezirk bereitgestellt, in der Hauptverwaltung gibt es nun eine Koordinierungsstelle und eine Planungsgruppe für den Radverkehr, während für bezirksübergreifende Projekte, zum Beispiel Radschnellverbindungen, eine neu gegründete landeseigene Infrastrukturgesellschaft namens InfraVelo GmbH zuständig ist.

Das Gesetz selbst gibt dem Infrastrukturausbau Form und Richtung. Bis 2030 sollen alle Berliner Hauptstraßen mit Radwegen ausgestattet sein, die zum Beispiel durch Poller oder Blumenkästen vom Autoverkehr getrennt sind. Es sollen ein Netz aus Fahrradstraßen, aus dem der motorisierte Durchgangsverkehr herausgehalten wird, entstehen sowie 100 000 Fahrradabstellplätze. Das Gesetz folgt dem strategischen Leitbild der Vision Zero, das vorsieht, schwere Personenschäden im Straßenverkehr auf null zu reduzieren und das Sicherheitsempfinden von Nichtautofahrer*innen bei der Planung von Infrastruktur zu berücksichtigen (was insbesondere für ältere Radfahrer*innen von Bedeutung ist). Zudem ist der Vorrang für den Umweltverbund in der Verkehrsplanung nun gesetzlich festgeschrieben.

Das im Juni 2018 verabschiedete Berliner Mobilitätsgesetz könnte, was den Inhalt und die Art und Weise der Entstehung angeht, vorbildlich für andere Bundesländer sein. Die Inhalte der bislang verabschiedeten Teile decken sich in weiten Teilen mit denen des Gesetzentwurfes der Initiative und entsprechen den verkehrspolitischen Notwendigkeiten in Bezug auf den Ausbau des Radverkehrs. Was einzelne Forderungen angeht, die nicht erfüllt wurden (etwa die nach einer höheren Anzahl von Fahrradabstellplätzen), wird die Zunahme des Radverkehrs bald eine entsprechende Nachfrage herbeiführen und damit den Druck auf die Politik erhöhen.

BLOCKADEN, HÜRDEN UND VERZÖGERUNGEN

Die Berliner Verwaltung war (und ist bis heute) allerdings nicht komplett bereit für dieses Gesetz. Der verkehrspolitische Paradigmenwechsel stößt im Apparat teils auf offenen Widerstand. Neben aktiver Obstruktion einiger Personen und Verwaltungseinheiten wird die Umsetzung des Gesetzes aber vor allem durch die Berliner Verwaltungspraxis gebremst. Für Außenstehende wirkt es oft so, als sei stets jemand anderes verantwortlich. Dies gilt allerdings nur solange, bis sich eine Stelle tatsächlich für zuständig erklärt. Danach beginnt häufig ein regelrechtes Kompetenzgerangel. Noch immer haben die politisch Verantwortlichen im Senat und in den Bezirken es versäumt, Strukturen zu schaffen, die in der Lage sind, die anstehenden Aufgaben zu bewältigen. Dabei ist unklar, ob sich die Verantwortlichen der Größe der Aufgaben nicht bewusst sind, sie sich in den sprichwörtlichen Berliner Verhältnissen so eingerichtet haben, dass drohendes Scheitern mit einem Achselzucken hingenommen wird, oder ob es ihnen an politischem Willen oder an der Fähigkeit mangelt, die Verkehrswende wirklich in die Tat umzusetzen.

Deswegen besteht faktisch noch immer eine erhebliche Diskrepanz zwischen der tatsächlich gebauten Infrastruktur und den Anforderungen des Gesetzes – und zwar sowohl in qualitativer wie in quantitativer Hinsicht. Noch immer werden Radwege zu schmal gebaut, werden Kreuzungen so gestaltet, dass selbst hartgesottene Radfahrer*innen diese nur mit stark erhöhtem Puls überqueren, wird der Rad- und Fußverkehr regelmäßig »vergessen« oder auf Restflächen »zusammengepfercht«, während dem Autoverkehr weiterhin der rote Teppich ausgerollt wird. Es sind bislang keine Verfahren entwickelt worden, um die benötigten Baumaßnahmen zu systematisieren, und es gibt auch fast zwei

Jahre nach Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes keine funktionierenden Projektsteuerungsstrukturen für die Umsetzung. Gleichzeitig wird der Aufgabenrückstau immer größer, sodass bereits jetzt rund 700 Meter Fahrradinfrastruktur täglich neu bereitgestellt werden müssten, um die Vorgaben des Gesetzes zu erfüllen.

DRUCK VON UNTEN

Die Administration wird dabei immer wieder »von unten« unter Druck gesetzt. Die Initiative Volksentscheid Fahrrad hatte 2016 den Verein Netzwerk Lebenswerte Stadt gegründet. Mit der Umbenennung in Changing Cities im Jahr 2017 wurde die Arbeit professionalisiert und diversifiziert. Eine Geschäftsstelle unterstützt seitdem die Gründung von Netzwerken und Gruppen in den Berliner Bezirken. Diese Aufbauarbeit war nötig, weil sich abzeichnete, dass ein Gesetz allein nicht genügen wird. Die Aktivistengruppen sind noch immer damit beschäftigt, die politischen und administrativen Akteure anzutreiben, Radverkehrsförderung und Verkehrswende mit der gebotenen Konsequenz zu verfolgen.

Zu den regelmäßig stattfindenden Aktionen gehören eine offensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie öffentliche Proteste, darunter Demonstrationen auf Hauptstraßen mitten im Berufsverkehr, um auf getötete Radfahrer*innen hinzuweisen oder um vom Senat angekündigte »Sofortmaßnahmen« einzuklagen, die oft Wochen oder Monate auf sich warten lassen. Ferner geht Changing Cities immer wieder in Vorleistung: mit eigenen Vorschlägen für das Radverkehrsnetz, mit fachlich-stadtplanerischer Expertise, mit gemeinsamen Aktionen, die die Verkehrswende erlebbar machen, zum Beispiel autofreie Tage in Einkaufsstraßen. Für viele Fälle, in denen eine noch immer im Gestern verharrende Verwaltung nur ein »Geht nicht!« oder ein »Das ist zu kompliziert« bereithielt, wurden Lösungen präsentiert und durchgesetzt: geschützte Radspuren, modale Filter (Poller) gegen den motorisierten Durchgangsverkehr und vieles andere mehr. Auf diese Weise sind bislang allein in Berlin bei Changing Cities rund 30 000 unbezahlte Arbeitsstunden in die Verkehrswende geflossen. Auch künftig wird das Engagement auf hohem Niveau weitergehen, um die Umgestaltung Berlins zur lebenswerten und menschenfreundlichen Metropole zu beschleunigen.

Trotz der Behinderungen und des politischen Führungsversagens können wir festhalten: Berlin wird ganz sicher in zehn Jahren anders aussehen und deutlich fahrradfreundlicher sein. Es wurden finanzielle Mittel bereit- und Planer*innen eingestellt sowie organisatorische Einheiten mit entsprechendem Gewicht geschaffen. Die Frage bleibt jedoch, ob dies ausreichend ist und wie weit wir 2030 gekommen sein werden, vor allem, wenn man die Fortschritte in Berlin mit denen in anderen europäischen Städten vergleicht. In Städten wie Madrid, Paris, Barcelona, Oslo oder Helsinki wird nämlich schon längst an einer weitgehend vom privaten Autoverkehr befreiten Stadt geplant, in der die Menschen bei hoher Aufenthaltsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß ihre Mobilitätsbedürfnisse erfüllen können.

VOM BERLINER RADENTSCHEID ZUR CHANGING-CITIES-BEWEGUNG

Auch wenn Berlin in vielerlei Hinsicht noch hinter anderen europäischen Metropolen hinterherhinkt, hat die Berliner Initiative

Volksentscheid Fahrrad eine bundesweite Bewegung angestoßen. Bereits im Frühjahr 2016 startete der Radentscheid Bamberg, gefolgt vom Radentscheid Darmstadt, dem Radentscheid Frankfurt am Main und vielen weiteren kommunalen Radentscheiden. Der Initiative Aufbruch Fahrrad NRW gelang es 2019, über 200 000 Unterschriften zu sammeln und ihre Forderungen im Landtag vorzutragen. Inzwischen gibt es fast 30 solcher Gruppen in Deutschland. Sie formulieren klare Forderungen und Ziele, setzen zeitliche Rahmen und bemühen sich darum, das Radfahren für immer mehr Menschen attraktiv zu machen. In der Regel gelingt es ihnen, in kurzer Zeit die Quoren für Bürgerentscheide zu knacken und das in Städten verschiedenster Größe, von Berlin bis Marl. Dies zeigt, dass die Bürger*innen an vielen Stellen bereits weiter sind als die Kommunalpolitiker*innen und -verwaltungen. Mit Stand Januar 2020 haben über 700 000 Menschen für einen Radentscheid unterschrieben. Das sind rund 1,5 Prozent der Wahlberechtigten in Deutschland und damit ein nicht zu unterschätzendes Wählerpotenzial.

Die Initiativen von Radentscheiden vernetzen und tauschen sich regelmäßig aus. Ziel ist, mit dem in den lokalen Kampagnen erprobten Baukasten an Forderungen, Methoden, Instrumenten und Aktionsformen den nächsten Bundestagswahlkampf zu beeinflussen. Zentrale Forderungen sind ein bundesweit flächendeckendes, qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz, die Weiterentwicklung der Straßenverkehrsordnung hin zu mehr Fahrradfreundlichkeit, konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Re-Internalisierung der immensen gesamtgesellschaftlichen Kosten des privaten Kraftverkehrs, der derzeit jährlich pro Fahrzeug mit rund 2 000 Euro direkt (z. B. über Straßenbau, Steuersubventionen, Kaufprämien) und indirekt (z. B. in Form von Gesundheits- und Umweltschäden) gesellschaftlich subventioniert wird.

Rund vier Jahre Radentscheid- und Changing-Cities-Bewegung haben verdeutlicht, dass die Verkehrswende von unten vorangetrieben werden kann und muss, da die vorhandenen politisch-administrativen Strukturen ohne diesen Impuls nicht dazu fähig sind. Mit direktdemokratischen Instrumenten, die von einer offensiven, auf positive Ziele orientierten Kampagnenarbeit begleitet werden, können die diskursiven und politischen Grundlagen für eine bessere, flächengerechtere und damit auch sozialere Verkehrspolitik gelegt werden. Dabei geht es um das Bohren dicker Bretter: Von der Straßenverkehrsordnung bis zu den Planungsrichtlinien ist das automobile System tief eingegraben und der Rad- und Fußverkehr an den Rand gedrängt. Die Verkehrswende von unten, wie sie Changing Cities angestoßen hat, ist der richtige Bohrer für dieses dicke Brett. Es kann nicht der einzige sein. Für die Klimagerechtigkeit und auch die Sicherstellung der Mobilität der Zukunft sind die Förderung des Radverkehrs und die Umverteilung des Verkehrsraums allerdings systemrelevant.

Changing Cities und alle existierenden Radentscheid-Initiativen leisten gern Unterstützung beim Anschieben eines eigenen kommunalen Radentscheids. Mehr Infos unter: https://changing-cities.org bzw. info@changing-cities.org





BARCELONA GOES SUPERBLOCKS

Barcelona macht ernst mit der Verkehrswende. Die linke Stadtregierung rief Anfang des Jahres den Klimanotstand aus und ließ einen 100-Punkte-Plan folgen. Zentraler Punkt des Projekts ist die Reduktion der Luftverschmutzung, denn hier zählt die Stadt zu den traurigen Spitzenreitern in Europa. Seit dem 1. Januar wird das gesamte erweiterte Stadtgebiet zur Niedrigemissionszone erklärt, ein Gebiet, das mit fast 100 Quadratkilometern 20-mal so groß ist wie die autofreie Zone Madrid Central. Benziner, älter als zehn, und Diesel, älter als 14 Jahre, können werktags nicht mehr hineinfahren. Weitere Fahrzeugklassen sollen folgen. Schon in wenigen Wochen wurde der Autoverkehr um zehn Prozent reduziert. Für den sozialen Ausgleich wurde der Öffentliche Nahverkehr weiter gefördert, verbilligte Tarife und ein Monatsticket für 40 Euro eingeführt. Die Hoffnung ist, dass auch Besserverdienende auf den bereits gut ausgebauten ÖPNV umsteigen – und nicht auf neue Automodelle. Zugleich gibt es ein einjähriges Moratorium für Besitzer*innen alter Autos, die weniger als 8000 Euro im Jahr verdienen, und auch für Lieferwägen. Zehnmal im Jahr dürfen zudem alte Autos in die Stadt fahren. Zusätzlich zum Autoverkehr sollen Inlandflüge von Barcelona aus gestrichen werden, für die es gut ausgebaute Alternativen gibt.

Seit 2017 wurde mit der Einrichtung sogenannter Superblocks begonnen. Der Durchgangsverkehr wird hier aus den Wohnvierteln verbannt und kann nur noch die größeren Verbindungsstraßen nutzen. In einem Superblock aus bis zu neun zusammenhängenden Wohnblocks und Straßen entsteht eine in sich geschlossene autofreie Zone. Anwohner*innen können hier mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Fahrflächen werden zu neuen Rad- und Busspuren, Park- und Freizeitanlagen umgewidmet. Die autofreien Zonen sollen Räume der Begegnung sein, Kieze beleben und das lokale Gewerbe stärken. Von den 503 geplanten Superblocks gibt es bislang nur sechs, elf sind im Prozess der Umwidmung. Beworben wurde das Projekt als lebensverlängernde Maßnahme: Bis zu 667 vorzeitige Todesfälle könnten jährlich allein durch die Verkehrsreduktion mithilfe der Superblocks verhindert werden, das berechnete das Institut für globale Gesundheit (Institute for Global Health).

VON DER LAST ZUR LUST
KÖNNEN LASTENRÄDER VERKEHRSWENDE?

GESPRÄCH

MIT ARNE BEHRENSEN

Du bist Lobbyist für Lastenfahrräder, das klingt lustig. Lastenräder wirken eher wie eine Spielerei von gut verdienenden Grünen in größeren Städten. Können sie zur Mobilitätswende beitragen?

Der Eindruck stimmt nicht. Eine repräsentative Umfrage des Sinus-Instituts hat die »spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht und untere Mittelschicht« als das Milieu identifiziert, in dem es die meisten Kaufinteressierten gibt. Ein teures Statussymbol ist ja eher das Auto! Wir müssen die Wahrnehmung verändern, dass ein Auto zum selbstverständlichen Bestandteil eines Haushaltes gehört, während ein deutlich günstigeres Lastenrad als Privileg von Besserverdienenden gilt. Natürlich sind Kaufpreise von 2000 bis 7000 Euro für ein neues E-Lastenrad kein Pappenstiel. Aber ein E-Auto kostet das Zehnfache, wird allerdings mit bis zu 3000 Euro Steuergeld subventioniert.

Und worin läge der Beitrag zur Mobilitätswende?

Lastenräder bieten eine echte Alternative zum privaten oder gewerblichen Auto. Das gilt insbesondere für kleine Transporte im städtischen Raum. Dank des Durchbruchs der Elektromobilität im Fahrradbereich gilt es aber auch für längere Strecken im ländlichen Raum und bei Transporten bis 250 Kilogramm. Lastenräder füllen eine Lücke zwischen dem klassischen Fahrrad und dem Auto bzw. Transporter. Außerdem sind sie emissions-, zulassungs-, versicherungs- und führerscheinfrei, können ohne Spritkosten auf dem Fahrradweg am Autostau vorbeifahren und meist direkt am Ziel parken.

Lässt sich das Potenzial von Lastenrädern quantifizieren?

Laut einer Studie des europäischen Cyclelogistics-Projekts könnten 51 Prozent aller motorisierten Transporte in europäischen Städten auf Fahrräder bzw. Lastenräder verlagert werden (Reiter/Wrighton 2014). Etwa ein Drittel davon sind gewerbliche Fahrten, zwei Drittel private. Bei Letzteren machen private Einkaufsfahrten den Löwenanteil aus. Eine andere Studie sieht im Wirtschaftsverkehr in Deutschland ein landesweites Verlagerungspotenzial von 22 Pro-

» 51 Prozent aller motorisierten Transporte in europäischen Städten könnten auf Lastenräder verlagert werden. «

zent bei Transporten bis 50 Kilogramm (Gruber/Rudolph 2016). Das ist schon substanziell.

Im privaten Gebrauch kann ich mir das vorstellen – und im Sommer. Aber wie steht es mit der gewerblichen Nutzung für Handwerker oder Paketdienstleister? Auch sie würden sicherlich davon profitieren, nicht stundenlang im Stau zu stehen. Aber was ist, wenn es Minusgrade hat oder regnet?

Klar, Regen und Kälte sind ein Hemmnis beim Umstieg aufs Lastenrad – aber das ist auch eine kulturelle Frage. Technisch gesehen gibt es sehr gute Arbeitskleidung für Radfahrende und einige Schwerlasträder für die Logistikbranche haben eine regengeschützte Fahrerkabine. Genauso wichtig ist aber die Fahrradkultur. Die Briefzustellung funktioniert seit über 100 Jahren verlässlich auf Fahrrädern – zu jeder Jahreszeit. Das ist einfach normal. In den meisten Branchen ist halt das Auto normal. Diesen »Automobilkonsens« gilt es zu knacken. Der Umstieg muss gesellschaftlich honoriert werden, damit das Rad als Befreiung statt als Degradierung erlebt wird. Nur dann sind gut zu fahrende Lastenräder auch ein Genuss und vermitteln ein Freiheitsgefühl. Verkehrswende kann und muss ja auch Spaß machen.

Gibt es gute Beispiele für einen Umstieg im größeren Stil?

Ja, UPS in Hamburg hat beispielsweise 2013 die innerstädtische Paketzustellung auf ein Mikrodepot-Konzept umgestellt. Dabei wird morgens an mehreren Standorten in der Innenstadt per Lkw ein großer Container angeliefert. Von diesem Mikrodepot erfolgt die Feinverteilung auf der sogenannten letzten Meile per Lastenrad und Sackkarre. Dazu gehört aber auch, dass UPS in Hamburg mit eigenen Angestellten arbeitet statt mit Subunternehmen und deren prekär Beschäftigten.

ARNE BEHRENSEN ist freiberuflicher Cargobike-Experte. Er betreibt den Blog www.cargobike.jetzt, ist Gründungsmitglied des Radlogistik Verbands Deutschland e. V. (RLVD) und Partner des EU-geförderten Projekts CityChangerCargoBike (CCCB).



Gehzeug-Parade bei den Climate Games 2018 in Wien. Das Holzgerüst zeigt an, wie viel Platz ein Pkw im öffentlichen Raum einnimmt. flickr/Systemchange_Not_Climatechange

Die Qualität der Arbeitsverhältnisse macht für den erfolgreichen Umstieg viel aus.

Und im Privaten?

Hier reicht ein Blick nach Kopenhagen und Amsterdam. Dort hat das private Auto in den Innenstädten seine hegemoniale Stellung längst verloren. Regelmäßig kursieren auch Bilder von Mitgliedern der Königsfamilien auf Lastenrädern. Damit wird deren gesellschaftliche Normalität und Wertschätzung unterstrichen. Sie sind ein wichtiger Faktor, damit sich Menschen mit ihrer Vielzahl an Transportbedürfnissen aus der Autoabhängigkeit befreien können. Autofreie Städte werden so erst konkret vorstellbar. Es darf aber nicht primär um attraktive Innenstädte gehen, deren Aufwertung die soziale Spaltung der Stadt vorantreibt. Deswegen müssen Lastenräder auch in den Peripherien der Städte und für Einkommensärmere nutzbar sein. Hier kommt auch Lastenrad-Sharing ins Spiel. Es gibt erste kommerzielle Anbieter und öffentliche Fahrradverleihsysteme mit Lastenrädern. Bemerkenswert ist die schnell wachsende Bewegung der »Freien Lastenräder«. Bundesweit über 70 Initiativen verleihen Lastenräder auf Grundlage des Commons-Gedankens kosten-

los. In Berlin ist die »Flotte« des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) innerhalb von zwei Jahren auf 120 Räder angewachsen. Mit Unterstützung von Berliner Bezirken sind inzwischen auch gezielt Verleihstationen in den Außenbezirken entstanden. Diese Bewegung steht für das Recht auf Mobilität und Stadt für alle jenseits von Privatbesitz.

Oft wird über den notwendigen Dreiklang der Mobilitätswende gesprochen, dass wir Verkehr vermeiden, verlagern und verändern müssen. Jenseits des Verlagerns, welchen Beitrag kann das Lastenrad leisten?

Naja, im Wirtschaftsverkehr können die Räder auch der systemimmanenten Effizienz- und Gewinnmaximierung dienen: also noch schnellere und noch mehr (unnötige) Lieferungen im Rahmen der globalisierten Gig Economy mit prekär Beschäftigten – auf emissionsfreien Lastenrädern. Umgekehrt können sie aber auch Utopieträger für ein nachhaltiges, stärker regional organisiertes Wirtschaftssystem sein: mit weniger und kürzeren Transporten, aber mehr Wertschätzung für die Beschäftigten. Einige Radlogistikunternehmen sind als Genossenschaft organisiert und setzen auf regionale Produkte. Hier ist das Prinzip Kiezkaufhaus interessant: Es kombiniert Online-Shopping bei lokalen Einzelhändlern mit Same-Day-Delivery-Service auf Lastenrädern. Symbolisch auf die Spitze treibt den utopischen Gehalt der Lastenräder die sogenannte Schokofahrt.[1] Regelmäßig transportieren Hunderte Lastenradler*innen mehrere Tonnen Fairtrade-Schokolade per Lastenradkonvoi von Amsterdam in unzählige deutsche Städte. Sie stellen eine fundamentale Frage: Wie und wie viel wollen wir in Zeiten der Klimakrise zukünftig konsumieren und transportieren?

Spielen E-Cargo-Bikes auch in der Konversionsdebatte eine Rolle? Könnten sie einen Teil der wegfallenden Autoproduktion ersetzen?

Die deutschen Automobilzulieferer sind schon längst in der Fahrradwirtschaft tätig. Bosch ist Marktführer bei Pedelec-Motoren für E-Bikes, aber auch Brose und ZF stellen sie her. Gerade bei Lastenrädern und speziell Schwerlasträdern ist die Überschneidung mit der Auto- und Nutzfahrzeugindustrie besonders groß. Denn Lastenräder brauchen Komponenten und Konzepte für höhere Belastungen, und die Unternehmen wissen, dass sie für den Stadtverkehr Alternativen bieten müssen. So entwickelt unter anderem Schaeffler ein überdachtes vierrädriges Lastenrad für die private und gewerbliche Nutzung. Sortimo und Krone haben gemeinsam mit Fahrradherstellern bereits eigene Lastenräder auf den Markt gebracht. Ganz groß präsentierte VW auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) Nutzfahrzeuge 2018 ein eigenes Cargobike, das in Hannover produziert werden soll. Technisch gesehen ist das VW-Lastenrad zwar ein Flop und bisher auch nicht auf dem Markt. Aber es zeigt, dass kaum noch ein Akteur der Autoindustrie am Lastenradthema vorbeikommt.

Und quantitativ?

Zur Konversion der Autoindustrie können Lastenräder natürlich nur einen kleinen Teil beitragen. Sie sind eher ein Symbol für Degrowth. Das gilt jedoch nicht für die eigentlichen Lastenradhersteller. Oft sind das kleine spezialisierte Unternehmen, teils mit Ursprung in der Alternativökonomie. Dort gibt es momentan ein kräftiges Wachstum

und es entstehen neue Arbeitsplätze. Wenn die Automobilindustrie es mit der Konversion ernst meint, sollte sie hier Partner suchen.

Was müsste auf politischer Ebene passieren, um den Umstieg zu erleichtern?

Um Lastenräder für alle erschwinglich zu machen, bräuchte es neben dem Sharing bundesweite Kaufprämien, am besten sozial gestaffelt und mit einer Auto-Abwrackprämie gekoppelt. So würden viel mehr Menschen umsteigen, das zeigt der riesige Erfolg kommunaler Kaufprämienprogramme letztes Jahr zum Beispiel in Köln, Hamburg und Leipzig. Mit wachsendem Markt wird sich dann auch ein Gebrauchtmarkt mit günstigeren Modellen entwickeln.

Darüber hinaus braucht es das, was die Fahrradförderung insgesamt braucht: mehr Platz im Straßenraum, mehr Rechte im Straßenverkehr, mehr Investitionen in Infrastruktur, Serviceangebote und Kommunikationskampagnen. Ohne den konstanten Druck von unten, von den landesweit erfolgreichen Radentscheid-Initiativen und von den Gerichten im Rahmen der Luftreinhaltung geschieht meist nicht viel. Die Politik fürchtet um Wählerstimmen und scheut den Konflikt mit der Autolobby. Umso wichtiger ist es, dass die Fahrradlobby ihren politischen Fokus weitet, so wie das bei den erfolgreichen Protesten gegen die IAA in Frankfurt a. M. letztes Jahr der Fall war.

Und die Kommunen?

Die könnten einiges tun: Neben der Umverteilung von Verkehrsfläche und Zufahrtsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge können sie in der Beschaffungs- und Vergabepolitik umsteuern und neue Logistikinfrastrukturen ermöglichen. Im eigenen Fuhrpark von Behörden zum Beispiel, in kommunalen Unternehmen und Einrichtungen wie Bibliotheken oder bei der Vergabe von Transportaufträgen kann die öffentliche Hand gezielt Kraftfahrzeuge durch Lastenräder ersetzen. So hat der Stadtrat von Leipzig entschieden, dass bei der Neuausschreibung des Botendienstes für die Stadtverwaltung Lastenräder zu berücksichtigen sind. Was die urbane Logistik betrifft, müssen wir weg davon, dass öffentlicher Straßenraum von Lkw als kostenloser Lagerraum genutzt wird, während für Mikrodepots hohe Mieten anfallen. Hier ist das Modellprojekt KOMODO des Berliner Senats mit fünf großen Paketzustellern beispielhaft. Betrieben wird die gemeinsame Depotfläche von der landeseigenen Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft. Idealerweise würden solche Mikrodepots in Zukunft per Bahn oder Schiff und nicht mit Lkw beliefert.

Für private Lastenräder braucht es mehr sichere und komfortabel erreichbare Stellplätze an Wohnhäusern, Arbeitsstätten, Einkaufsmeilen und Bahnhöfen für alle Fahrradtypen. Dazu müssen Parkplätze umgewandelt werden. Auf einen Autoparkplatz passen mindestens drei Lastenräder.

Das Gespräch führte Barbara Fried.

---

1 Vgl. www.schokofahrt.de.

LITERATUR

Gruber, Johannes/Rudolph, Christian, 2016: Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr (WIV-RAD), Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., Berlin, https://elib.dlrde/104273/1WIV-RAD-Schlussbericht.pdf
Reiter, Karl/Wrighton, Susanne, 2014: Potential to shift goods transport from cars to bicycles in European Cities, Graz, http://one.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf



flickr/Systemchange_Not_Climatechange

EINE ANDERE BAHN IST MÖGLICH

WIESO DIE DEUTSCHE BAHN GRUNDLEGEND UMGEBAUT WERDEN MUSS

CARL WASSMUTH

Bahnfahren ist die Alternative zu den Klimakillern Pkw, Lkw und Flugzeug. In ihrem aktuellen Zustand könnte die Deutsche Bahn Millionen zusätzlicher Fahrten aber kaum stemmen.

Das Foto traf die Public-Relations-Abteilung der Deutschen Bahn hart: Greta Thunberg im Gang eines überfüllten ICE auf dem Boden sitzend. Die Relativierungsversuche der DB verstärkten die Verbreitung nur noch. Wer öfter mit dem Zug fährt, wird die Aufregung um das Foto kaum nachvollziehen können, zeigt es doch den vielen sattsam bekannten DB-Alltag. Thunberg symbolisiert zugleich den verbreiteten Wunsch nach einer anderen Bahn.

Die Bahn kann ihre Aufgabe als Infrastruktur für Mobilität nur noch teilweise erfüllen. Die Ursachen der immer wieder auftretenden Verzögerungen und Zugausfälle, der überfüllten Bahnen und ausgedünnten Streckenpläne sind tiefgreifend und haben ihren Ausgangspunkt in der Bahnreform von 1994. Damals wurden die beiden deutschen Bahnsysteme Reichsbahn und Bundesbahn vereint und gleichzeitig formell privatisiert. Die Bahn wurde zur Aktiengesellschaft mit vielen Hundert Tochterunternehmen. Der Bund blieb Eigentümer, übernahm jedoch die Altschulden und die Pensionsverpflichtungen für die Mitarbeiter*innen von anfangs fünf Milliarden Euro jährlich. Im Zuge der vom Deutschen Bundestag am 2. Dezember 1993 fast einstimmig beschlossenen Privatisierung entstand jedoch ein in mehrfacher Hinsicht widersprüchliches Konstrukt. Die Widersprüche sind seither Teil des Erbguts der Bahnorganisation in Deutschland, sie reproduzieren sich wie eine DNA kontinuierlich und haben Steuerzahlenden, Bahnkund*innen und Umwelt seither enormen Schaden zugefügt. Zudem war es auch verfehltes Regierungshandeln, dass den Bahnverkehr noch schlechter machte. Doch es ginge auch anders.

AUSVERKAUF DER ASSETS

Mit der formellen Privatisierung der Bahn bekam die DB AG die Infrastruktur übertragen. Sie erhielt auch den überwiegenden Teil der nicht betriebsnotwendigen Grundstücke und wurde größter Immobilienbesitzer Deutschlands – eine Tatsache, die keine Bundesregierung bislang ändern wollte. Die geschenkten Grundstücke und Anlagen nahm die DB AG nicht in ihre Bilanzen auf. Stattdessen nutzte sie diese Vermögenswerte, um durch sukzessive Verkäufe Sondereinnahmen zu generieren. Verkaufserlöse waren in der DB-Logik nicht etwa eine zusätzliche Subvention durch den Bund, sondern vielmehr die Hebung stiller Reserven. Wo sich Grundstücke nicht sofort verkaufen ließen, weil noch Bahnbetrieb vorlag, wurde dieser zuweilen eigens eingestellt. Die Schließung der Güterbahnhöfe lieferte Tausende Hektar innerstädtischer Flächen – und erfolgte ohne Rücksicht auf das Ziel, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Der Tiefbahnhof Stuttgart21 war auch ein Immobiliengeschäft: Die Stadt kaufte der DB vor Projektbeginn innerstädtische Flächen für einen Preis ab, der 18-mal höher war, als es in den Büchern der DB stand.

CARL WASSMUTH ist Bauingenieur, Autor und Infrastrukturexperte. Er ist Mitbegründer von Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) und vom Bündnis Bahn für Alle sowie Mitglied im wissenschaftlichen Beirat von Attac.

INFRASTRUKTURZERSTÖRUNG

Weil die Bahnanlagen nicht bilanziert wurden, wurden darauf auch keine Abschreibungen vorgenommen und für den Erhalt keine Rückstellungen gebildet. Anlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von weit über 100 Milliarden Euro waren zwar einerseits für den Betrieb unabdingbar, fielen aber bei der ökonomischen Anreizsetzung nur als Kostenfaktor auf. Damit war ein zerstörerischer Mechanismus geschaffen. Brücken zu reparieren wurde als zu teuer erachtet. Die Verträge der Bahn mit dem Bund regeln obendrein, dass die DB nur für kleine Reparaturen aufzukommen hat, große Schäden und Ersatzneubauten bezahlt der Bund. Aus kleinen Schäden große Schäden zu machen wird somit belohnt. Inzwischen sind 2 000 Brücken bereits so weit geschädigt, dass (Bahn-)Gutachter*innen den Abriss empfehlen. Von 2016 bis 2018 verdreifachten

sich die Angaben zum Brückensanierungsstau von 8 auf 25 Milliarden Euro (Wüpper 2019).

Zum organisierten Verfall kam die bewusste Zerstörung. Die DB AG verkürzte das Schienennetz in Deutschland seit 1994 um 17 Prozent auf 33 440 Kilometer Länge. Um Geld für die Wartung und Instandhaltung zu sparen, riss man zudem Tausende Weichen heraus und baute viele Überholgleise und Gleisanschlüsse ab. Hat nun ein Zug Verspätung, haben auf dieser Strecke bis Betriebsschluss auch alle nachfolgenden Züge Verspätung. Auch der Schienengüterverkehr wurde so massiv geschädigt. Tausende Bahnhöfe wurden erst zu »Empfangsgebäuden« degradiert und dann verkauft. Dazu kommen die zerstörerischen Großprojekte. Diese Baumaßnahmen reduzieren effektiv die Kapazität des Schienennetzes und behindern seine künftige Erweiterung, indem aberwitzige Engpässe und Nadelöhre geschaffen wurden.

26 JAHRE OHNE FERNVERKEHRSGESETZ

Mit der Bahnreform deregulierten die Bundestagsabgeordneten die Bestellung und Bezahlung des Schienenverkehrs. Nahverkehr wurde Sache der Bundesländer und diese bekamen dafür deutlich mehr Geld, heute etwa 7,8 Milliarden Euro jährlich. In der Folge stiegen die Fahrgastzahlen im Nahverkehr deutlich an. Durch die Öffnung für private Anbieter sank jedoch die Qualität und Zuverlässigkeit. Der Fernverkehr sollte hingegen künftig »eigenwirtschaftlich« sein, für seine Angebote gab es vom Bund kein Geld. Die DB sicherte sich daraufhin Einnahmen durch regelmäßige Fahrpreiserhöhungen weit über der Inflationsrate und durch immer höhere Trassenpreise und Stationsentgelte bei den Wettbewerbern. Im Rahmen der Bahnreform war im Grundgesetz festgelegt worden, dass der Fernverkehr durch ein zugehöriges Gesetz geregelt werden würde. Dazu kam es nie. Damit verzichtete man bewusst darauf, Auto und Flugzeug etwas entgegenzusetzen. Das fehlende Gesetz bedeutet auch das Ende des Interregio. Die bis dato beliebte Zuggattung ermöglichte es, auf mittleren und großen Distanzen zu verreisen, ohne umsteigen zu müssen. Für den Interregio als Bindeglied zwischen Nah- und Fernverkehr gab es aber aus Sicht der DB keine ausreichende Finanzierung. Statt mit Bund und Ländern eine Mischfinanzierung auszuhandeln, schaffte die DB den Interregio kurzerhand ab. Viele Städte wurden vom Fernverkehr abgehängt, Bahnreisende müssen längere Fahrzeiten und Umstiege hinnehmen.

AUFGABE DER SYSTEMPARTNERSCHAFT MIT DER BAHNINDUSTRIE

Eine weitgehend in Vergessenheit geratene, aber schwerwiegende Folge der Privatisierung ist das Ende der Systempartnerschaft aus Forschungsministerium, Verkehrsministerium, Bahnindustrie und Bundesbahn. In dieser Konstellation hatte die Bundesbahn ihre Fahrzeuge eigenständig weiterentwickelt. Neue Zugsysteme zu entwickeln ist ein komplexer Vorgang, der bis zu zehn Jahre dauern kann. Auch danach erfordert die Produktion von Loks und Wagen viel Zeit sowie hochspezialisierte Mitarbeiter*innen und Maschinen. Es ist riskant, einfach mal Züge zu entwickeln und zu produzieren, um dann zu sehen, ob und zu welchem Preis sie sich verkaufen lassen. Die Systempartnerschaft von Bundesbahn und Bahnindustrie hatte dazu gedient, dennoch

Innovation und Weiterentwicklung zu ermöglichen und die Kosten sowie das Absatzrisiko für die Bahnindustrie zu reduzieren. Erfolgreiche Entwicklungen waren der Interregio sowie der erste Hochgeschwindigkeitszug Deutschlands, der ICE, gewesen.

Die Aufkündigung der Partnerschaft bedeutete das Aus der bahneigenen Fahrzeugentwicklung. Gut 25 Jahre später hat sich gezeigt, dass die Bahnindustrie alleine kaum neue Züge entwickelt, sondern vornehmlich »Re-Designs« vornimmt. Auch in Maschinen und Personal wurde seit 1994 kaum noch investiert. Dafür sind die Preise gestiegen: Die Produktion eines Sitzplatzes kostete im ICE 1 inflationsbereinigt 48 000 Euro, im ICE 3 schon 78 000 Euro. Eine weitere Folge zeigt sich im Nahverkehr. Wenn die Länder neue Verkehrsangebote wollen, bestellen sie die Züge mit. Allerdings sind die Fahrzeugserien pro Bundesland nun klein und daher teuer. Die Anbieter kaufen die Züge auf Kredit und holen sich die Kapitalkosten von den Ländern zurück. Dabei bestehen sie auf langen Laufzeiten. Trotzdem kommt es immer öfter vor, dass bei Anbieterwechseln zu wenige Züge da sind. Der Bahnindustrie fehlen Anreize, ihre Kapazitäten auszubauen, und so sind die Lieferzeiten lang. Vereinzelt reagieren die Länder und versuchen die Folgen der Privatisierung abzumildern, indem sie eigene Fahrzeugpools aufbauen.

ERFOLGREICH ABGEWEHRT: DER BÖRSENGANG

Zwischen 2005 und 2008 betrieb der Bund massiv das Vorhaben, Teile der DB an die Börse zu bringen. Der Börsengang wurde dabei eine starke Triebfeder für eine Beschleunigung des Verschleißens. Die DB-Führung nahm wohl an, dass Investoren mehr bieten würden, wenn die Gewinne schnell steigen. Der Eigentümer Bund stärkte diesen Anreiz durch Gehaltsprämien für die Bahnvorstände bei erfolgter Privatisierung, sogenannte »Möhrchen«. Um durch Kostenersparnis die Gewinne zu erhöhen, wurde die Wartung von ICE so stark reduziert, bis es vermehrt zu Achsbrüchen kam. Die S-Bahn Berlin wurde vom Mutterkonzern DB in ein Kostensparprogramm getrieben, das 2009 dazu führte, dass die Hälfte aller Züge ausfiel. Zu den Börsenplänen gehörte auch die Vernachlässigung des Inlandsverkehrs und die Hinwendung zum Unternehmensziel »Global Player«. Bald erzielte die DB AG mehr als die Hälfte ihrer Umsätze im Ausland, und dort vielfach mit Lkw-Verkehr und Luftfracht. Doch der Börsengang scheiterte. Zunächst wurde er durch massiven Widerstand verzögert, daran hat das Bündnis »Bahn für Alle« einen maßgeblichen Anteil. Dann geriet der Börsengang in den Strudel der Finanzkrise. Aber auch nach der Absage des Börsengangs und Lippenbekenntnissen, sich wieder den Kernaufgaben der Bahn, dem »Brot- und Buttergeschäft« (Bahnchef Rüdiger Grube) zuzuwenden, ging die Auslandsorientierung nach 2008 weiter, zum Beispiel mit dem Aufkauf des britischen Bahn- und Busbetreibers Arriva.

FEHLENDE STEUERUNG UND KONTROLLE

Die Bahn wird von der Regierung nicht ausreichend gesteuert. Bemühungen des Parlaments, Einsicht in Bahnunterlagen zu bekommen, waren nur sehr bedingt erfolgreich. Anfragen werden regelmäßig mit Verweis auf das Aktienrecht nicht oder nur unvollständig beantwortet, Unterlagen an maßgeblichen Stellen geschwärzt. Zuletzt ver-

suchte die DB sogar, sich der Kontrolle durch den Bundesrechnungshof zu entziehen: Von Aufsichtsratssitzungen gibt das Unternehmen keine Wortprotokolle mehr heraus, nur noch Zusammenfassungen des Sitzungsverlaufs.

Das weltweit vorbildlichste Bahnsystem ist eine Aktiengesellschaft: die Schweizer Bundesbahnen (SBB). Allerdings sind die Anteile zu 100 Prozent im Besitz der öffentlichen Hand. Ein Zug-Personenkilometer kostet in der Schweiz nur knapp ein Drittel so viel wie in Deutschland, gleichzeitig sind die Investitionen in die Bahn viel höher: 365 Euro pro Kopf gegenüber 77 Euro pro Kopf in Deutschland. Für einen 100-prozentigen Eigentümer gibt es also durchaus Möglichkeiten, die Geschicke des eigenen Unternehmens zu steuern, auch bei Aktiengesellschaften. Darauf haben alle Bundesregierungen seit der Bahnreform verzichtet. Stattdessen besetzte sie Böcke als Gärtner in Vorstand und Aufsichtsrat der DB: Atomstromdinosaurier wie Ex-RWE-Chef Jürgen Großmann oder Investmentbanker wie Alexander Doll. Die DB wird vom Bund auch als Schattenhaushalt missbraucht, indem er dort Schulden parkt. Laut Bundesrechnungshof betrugen die Nettofinanzschulden der DB 2019 bereits 25,4 Milliarden Euro. Sie werden nicht auf die Schuldenbremse oder den europäischen Fiskalpakt angerechnet. Die Zinskosten der DB für ihre Kredite sind höher als bei Bundesanleihen, im langjährigen Durchschnitt zwischen zwei und drei Prozentpunkten. Hätte der Bund seit der Bahnreform 1994 die Schulden selbst aufgenommen, hätte er zwischen sieben und zehn Milliarden Euro weniger gezahlt als bei der Verschuldung seiner 100-prozentigen Tochter DB AG. Um den Schein der Eigenwirtschaftlichkeit zu wahren, musste die Bahn die letzten Jahre sogar eine Dividende von jährlich zumeist 500 Millionen Euro an den Bund ausschütten. Gleichzeitig zahlte der Bund jährlich circa vier Milliarden Euro für Investitionen wieder zurück an die DB, quasi von der linken in die rechte Tasche. Ab 2020 wird sich dieser Betrag sogar auf 6,2 Milliarden pro Jahr erhöhen. Trotzdem wird weiter so getan, als sei die DB ein Unternehmen, das durch eigene Geschäftstätigkeit Gewinne erzielen kann. Dazu passt es, dass in der Satzung der DB keine gemeinwohlorientierten Unternehmensziele genannt werden. Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse? Klimaschutz? Fehlanzeige.

»Ein Zug-Personenkilometer kostet in der Schweiz nur knapp ein Drittel so viel wie in Deutschland, gleichzeitig sind die Investitionen in die Bahn viel höher: 365 Euro pro Kopf gegenüber 77 Euro pro Kopf in Deutschland.«

EINE ANDERE BAHN IST MÖGLICH UND NÖTIG

Seit der Bahnreform gibt es viel Kritik an der DB AG,[1] aber nie war sie so massiv und grundsätzlich wie in den letzten zwölf Monaten. Selbst CSU-Kreise stellen die Aktiengesellschaft als Unternehmensform infrage. Hintergrund ist, dass die DB nicht nur moralisch, sondern auch wirtschaftlich vor der Pleite steht. Nun herrscht weitgehend Konsens, dass die Nutzung klimaschädlicher Verkehrsarten wie Auto, Lkw und Flugzeug schnell und weitreichend eingeschränkt werden muss. Es wird angenommen, der

Bahnverkehr könne stattdessen diese Millionen von Fahrten übernehmen Aber so wie Bahnfahren in Deutschland derzeit organisiert ist, werden nur wenige freiwillig wechseln. Der neue Lösungsvorschlag der Bundesregierung lautet, mehr Eigenkapital und mehr Zuschüsse zu geben – und ansonsten alles zu lassen, wie es ist. Dabei könnten schon kleine Veränderungen viel helfen. Nach einer Beschaffung neuer Züge könnte die Taktung erhöht werden, stillgelegte Strecken könnten reaktiviert und eine Zuggattung wie der Interregio wieder eingeführt werden. Mittelfristig muss die Struktur der Bahn aber von Grund auf reformiert werden. Eine solche Reform sollte die folgenden Bestandteile haben:

Erstens: Die DB sollte stärker geführt und dem Gemeinwohl verpflichtet werden. Hierfür bedarf es einer demokratisch legitimierten Steuerung, sinnvollerweise durch die Überführung der DB in öffentliches Recht. Das vom Grundgesetz geforderte Fernverkehrsgesetz sollte endlich verabschiedet und durch zusätzliche Vorgaben des Bundes ergänzt werden.

Zweitens muss die Bahninfrastruktur ausgebaut werden. Zerstörerische Großprojekte müssen eingestellt werden. An ihrer Stelle ist das Netz als Grundlage für einen deutschlandweiten Taktverkehr auszubauen sowie alle Strecken von Diesel- auf Strombetrieb umzustellen. Es sollten überlastete Verkehrsknoten und Umschlaganlagen für den Güterverkehr ausgebaut, Überholgleise, Weichen und Gleisanschlüsse reaktiviert bzw. neue geschaffen werden. Als Alternative zu Flugreisen wäre mit den öffentlichen Bahnen der Nachbarländer ein dichtes Nachtzugnetz aufzubauen. Im Gegenzug sollte die Bahn ihre Beteiligungen in den Nachbarländern an die dortigen öffentlichen Verkehrsunternehmen übergeben.

Dazu sind drittens die notwendigen administrativen Weichenstellungen vorzunehmen und Ressourcen zu mobilisieren. Mit der Bahnindustrie ist eine neue Partnerschaft einzugehen, die Deutschland die langfristige Lieferung von gutem Zugmaterial sichert. Bundesländer und Regionen müssen ihre Verkehre direkt an öffentliche Bahnunternehmen vergeben dürfen. Wo gewünscht und technisch umsetzbar, sind regionale Bahnen und Netze an die betreffenden Gebietskörperschaften abzugeben.

Repräsentative Meinungsumfragen ergeben immer wieder, dass die Menschen in Deutschland Privatisierungen von öffentlichen Infrastrukturen und Dienstleistungen leid sind, die Ablehnungsquote liegt bei 80 Prozent (dbb Beamtenbund und Tarifunion 2015, 30). Eine Rücknahme der Bahnprivatisierung und ein Ausbau der Schiene sind notwendige Voraussetzungen für eine echte Verkehrswende. Sie würden vermutlich auf breite Unterstützung in der Bevölkerung treffen.

---

1 Vgl. dazu insbesondere die alternativen DB-Geschäftsberichte, die das »Bündnis Bahn für Alle« seit 2010 jährlich herausgibt (www.bahn-fuer-alle.de/pages/bestandsaufnahme.php). Vgl. hierzu auch Knierim/Wolf 2019.

LITERATUR

dbb Beamtenbund und Tarifunion, 2015: Bürgerbefragung öffentlicher Dienst, unter: www.dbb.de/fileadmin/pdfs/2015/forsa_2015.pdf

Knierim, Bernhard/Winfried Wolf, 2019: Abgefahren. Warum wie eine neue Bahnpolitik brauchen, Köln

Wüpper, Thomas, 2019: Züge fahren seit Jahren über abrissreife Brücken, in: Der Tagesspiegel, 22.7.2019

UTRECHT:
MIT FAHRRADKRAFT VORAUS



Stell dir vor, du befährst ein Parkhaus – 12 500 Stellplätze und nicht mehr viele davon frei. Eine digitale Anzeige der verfügbaren Parkplätze weist dir Kurve um Kurve den Weg. Angekommen, scannst du einen QR-Code, um die Parkdauer elektronisch zu bestätigen und später den Platz ohne Probleme finden zu können. Die Gemeinde Utrecht macht aus der Vorstellung Realität – aber nicht für Autos: Das laut eigenen Angaben weltgrößte Fahrradparkhaus befindet sich in direkter Nachbarschaft zum Utrechter Hauptbahnhof und bietet neben den Fahrradparkplätzen Raum für eine Radwerkstatt und 1 000 Leihräder. Die Niederlande gelten gemeinhin als einer der fahrradfreundlichsten Staaten weltweit. Etwa 37 Prozent aller Wege werden laut einer Erhebung des nationalen statistischen Amts CBS von 2016 mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Um die Fahrradwege herum werden Parks und öffentliche Räume angelegt. Straßen, die einst für Autos gebaut wurden, werden neu gestaltet, um Fahrrädern Vorrang zu geben. Fahrradbrücken und -unterführungen geben dem Radverkehr durch direkten Weg zum Ziel einen Vorsprung zum Auto. Das Fahrrad als Verkehrsmittel wird damit sicherer und attraktiver, das zeigt eine Erhebung der Stadt Utrecht von 2019: 49 Prozent der Wege bis 7,5 km werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Seit 2017 ist der Innenstadtbereich in Utrecht eine sogenannte Zero-Emission-Zone. Der spärliche elektromotorisierte Verkehr ist in seiner Bewegungsfreiheit stark eingeschränkt und wird qua Verkehrsordnung als zweitrangiges Transportmittel behandelt. 2019 zählte die Gemeinde insgesamt 245 km Fahrradwege, 90 km Fahrradstreifen und 18 km Fahrradstraße. In Zusammenarbeit mit zwei privatwirtschaftlichen Akteuren entwickelte die Gemeinde ein System zur Verbesserung des Radverkehrsflusses. Dieses System, genannt Flo, schaltet den Ampeln Radarmessgeräte vor, die die jeweilige Fahrgeschwindigkeit messen und über Symbole eine Empfehlung geben: Soll die Geschwindigkeit korrigiert werden oder so gehalten werden, um in der »grüne Welle« zu bleiben? Darüber hinaus soll das Fahrradstraßennetz vor allem mit Schnellstraßen ins Umland weiter ausgebaut werden. Damit soll Pendelverkehr auf das Fahrrad umgelagert werden, um auch im interregionalen Verkehr eine Alternative zum Auto zu bieten.



SCHÖNE SMARTE VERKEHRSWELT
ODER DIE ALGORITHMISIERUNG DES ZEBRASTREIFENS

MARKUS EUSKIRCHEN



Wir befinden uns in einer beliebigen Innenstadt im Jahre 2030: Auf den ersten Blick scheint sich kaum etwas geändert zu haben. Es gibt nach wie vor Arme und Reiche. Fußgänger*innen, Limousinen, Eckensteher*innen. Eine der einschneidensten Neuerungen der letzten Jahre bleibt unsichtbar: Jeder Schritt auf dem, was früher einmal Bürgersteig hieß, kostet heute. Schritt für Schritt wird von der verpflichtend vorinstallierten Smartphone-App »Walk Maut« erfasst und die diesbezüglichen Informationen werden an ein Konsortium der Fußwegbetreiber weitergeleitet. Der öffentliche Raum im emphatischen Wortsinn ist abgeschafft und Bewegungsprofile werden nicht nur allgemein erfasst, sondern unmittelbar in Wert gesetzt: Cent für Cent flaniere ich also durch die Stadt und steigere damit auch noch das Bruttosozialprodukt – falls ich zu denen gehöre, die sich das noch leisten können. Andere können ihren Fußweg immerhin von der Steuer absetzen – aber nur, wenn sie zu der Minderheit mit einem Arbeitseinkommen gehören und auch nur für den direkten Weg zwischen Schlafwabe und Arbeitsplatz. Wem sein Online-Konto keinen Schritt erlaubt, sitzt an der Ecke, nicht anders als immer schon.

Alles ist unheimlich effizient geworden: Umwege auf eigene Kosten kann sich heute kaum noch wer leisten. Denn nicht nur die Schritt-Maut wird fällig. Wer überleben will, sollte auch gut versichert sein. Denn bekanntlich kann ich mich, je nachdem wie hoch meine Versicherungsprämie ist, freier oder weniger frei zwischen den selbstfahrenden Autos bewegen. Deren mobile und vernetzte Digitaltechnik erkennt mich auf der Straße (Gesichtserkennung und/oder Smartphone-Signatur), prüft in Echtzeit meinen Versicherungsgrad in einer Onlinedatenbank und leitet daraus einen Faktor ab, der in die Entscheidung des Steuerungsalgorithmus einfließt: Bremsen, Ausweichen oder Umfahren.

Umgekehrt zwingt mich mein eigenes selbstfahrendes Auto, für bestimmte Leute sogar extra anzuhalten und sie über die Straße zu lassen, selbst wenn ich schon spät dran bin oder einen wichtigen Termin habe, zum Beispiel als Arzt zu einer lebenswichtigen Operation im Krankenhaus muss. Robo-Cars in Verbindung mit der Versicherungswirtschaft haben uns den privatisierten und deterritorialisierten Zebrastreifen beschert. Manuelle Bedienung von Hupe und Gaspedal sind temporär deaktiviert (»zu meiner

eigenen Sicherheit«). Schön für diejenigen, die sich das Zebra-Plus in ihrer Verkehrsversicherung leisten können.

Wer sich darüber empört, den weisen die Robo-Cops in die Schranken, damit niemand den reibungslosen Verkehr der Besserbezahlenden in der schönen neuen (»smarten«) Verkehrswelt ins Stocken bringt. Wenn eine staatliche Stelle dich aus dem Verkehr ziehen will, schickt sie deinem Autohersteller einen National Security Letter und das Robo-Car wird per stiller SMS umstandslos zum Robo-Cop umprogrammiert und fährt dich direkt und – klar – mit deaktivierten Türöffnern in den Knast. »Drive-in-Kitchen« witzelt der Volksmund, genauso wie er von den »kill switches« munkelt, mit denen bestimmte Behörden und hackende Mafiazusammenhänge angeblich die Kontrolle über ein Fahrzeug aus der Ferne übernehmen können.

Angesichts des Langzeitarbeitslosen, der unglücklicherweise totgefahren wird, während Sach- und Personenschaden an der gegenüber haltenden Anzugträger-Limousine gerade noch vermieden werden kann, hilft dann nur noch Beten, dass der Hersteller die ethischen Vorgaben brav umgesetzt hat und die unsichtbare Hand es schon richten wird.

Schon in den 2010er Jahren, als die technopolitischen Weichen gestellt wurden, hätten wir ahnen können, in welche Richtung das smarte Fahren steuert. 2016 etwa schrieb Alexandra Millonig, Senior Scientist im Geschäftsfeld Dynamic Transportation Systems, über die mögliche Rationalisierung des Lkw-Transports:

»In San Francisco entwickelt ›Otto‹, ein Start-up ehemaliger Google-Mitarbeiter, bereits ein System, mit dem Fahrzeuge um 30 000 Dollar zum autonomen Gefährt aufgerüstet werden können – bei einem Trucker-Jahresgehalt von circa 40 000 Dollar eine Investition, die sich aus Sicht der Fuhrparkunternehmer*innen schnell amortisiert, zumal Roboter-Lkw auch keine Pausen brauchen und sicherer unterwegs sind. Für den Transportsektor gute Nachrichten, da Transport dadurch billiger wird; umgekehrt heißt das aber möglicherweise auch deutlich mehr Güterverkehr.« (Quelle: ak-umwelt.at)

»Sicherheit« wurde dann zum marketingmäßigen Einfalltor auch im Pkw-Bereich: Im selben Jahr warb Daimler öffentlich mit Sicherheit für Insassen, wenn nötig auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer*innen:

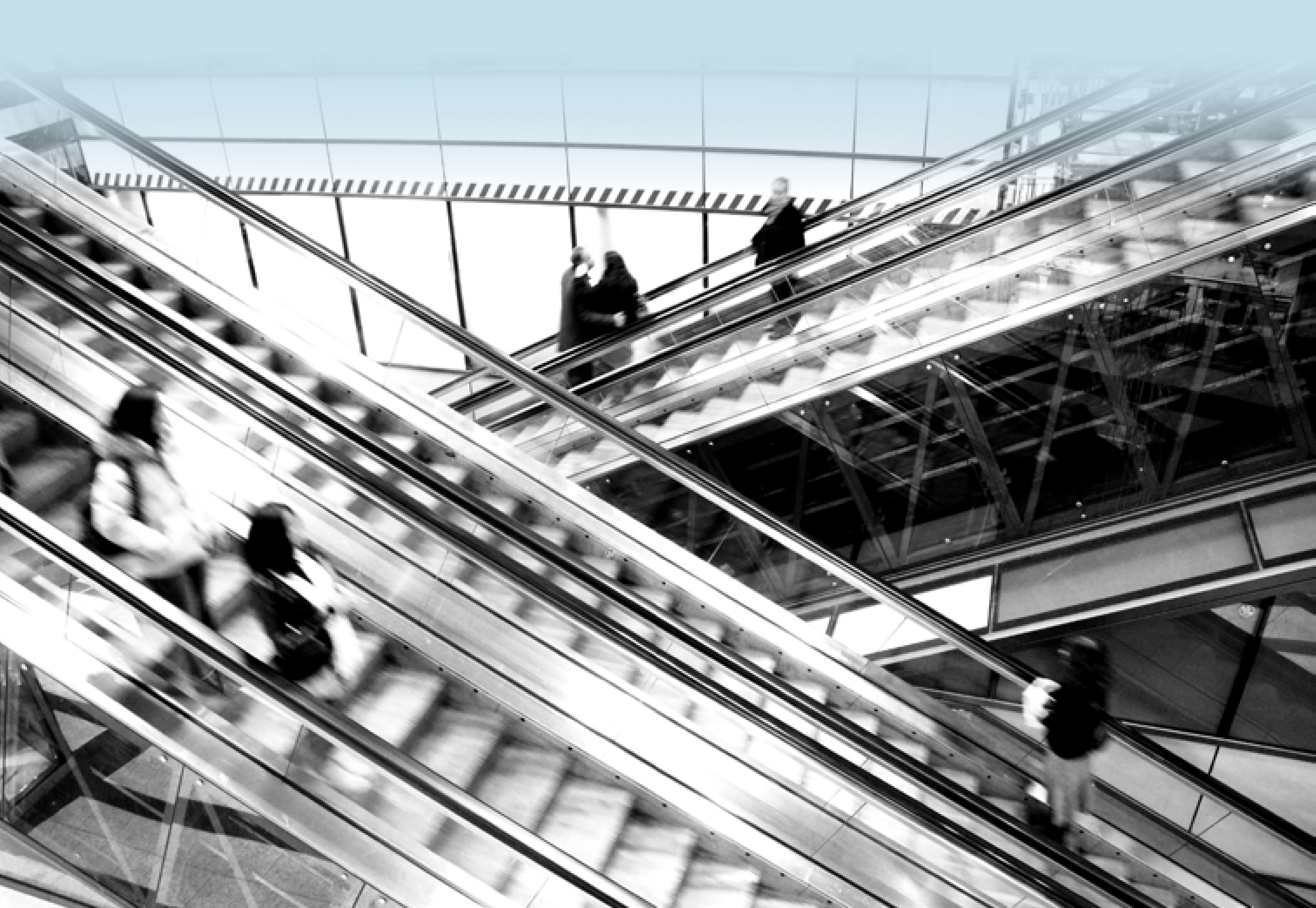
»Selbstfahrende Mercedes werden so programmiert, dass sie, wenn sie einen Unfall haben, den Fahrer retten, und nicht die Person oder Personen, die sie angefahren haben. Das ist die Konstruktionsentscheidung, die hinter den künftigen autonomen Autos der Stufen 4 und 5 von Mercedes Benz steht« (Quelle: fastcompany.com), so der Leiter der Abteilung für die Sicherheit fahrerloser Autos, Christoph von Hugo. Statt sich um lästige Details wie die Ethik zu kümmern, wird Mercedes seine Autos einfach so programmieren, dass sie den Fahrer und die Insassen des Autos in jeder Situation retten.« Spätestens 2020 hätten wir es wissen können.

MARKUS EUSKIRCHEN ist Blogonaut am Institut für Gesellschaftsanalyse der Rosa-Luxemburg-Stiftung und schreibt mehr bei https://netzfueralle.blog.rosalux.de/

WER SCHREIBT GESCHICHTE?

RÜCKBLICKE AUF DIE WENDEZEIT

1989/90 war eine Zäsur in der deutschen Geschichte. Die Hoffnungen auf eine Demokratisierung und Erneuerung des Sozialismus in der DDR wurden schnell von den Ereignissen überrollt. Autor*innen der deutschsprachigen Gegenwartsliteratur reflektieren die Ereignisse der Wendezeit aus ihrer persönlichen Perspektive.



ESKALATOR
HOCH UND RUNTER

MANJA PRÄKELS

»Die Menschen aus dem Osten sahen aus wie Schauspieler aus einem Maxim-Gorki-Stück, die plötzlich ihre Bühne verloren hatten und auf einer anderen Bühne, in der ein ganz anderes Stück gespielt wurde, gelandet waren.«

Emine Sevgi Özdamar, in »Ulis Weinen«

Soweit ich mich erinnere, hatte ich mich auf das Jahr ’89 gefreut. Der Fahrerlaubnis näher zu kommen. Bald kein Kind mehr zu sein. Das nichts sagen darf. Was ich wirklich nicht erwartet hatte, war, im November des Jahres schamvoll auf der Rolltreppe eines Westberliner Warenhauses zu stehen. Im falschen Stück gelandet. Lost in the Supermarket. In meiner Erinnerung wirkt das Gefühl der Deplatziertheit noch nach. Unvergesslich: die Entscheidungsparalyse angesichts endloser Regale mit nahezu identischen Produkten in unterschiedlichen Kartons. Alles riecht gleich intensiv. Nur Gemüse – das riecht nicht. Dabei wusste ich es besser. Schließlich hatte ich meine halbe Kindheit im HO-Gemüseladen des Vaters verbracht, zwischen Kohlrüben und Kartoffeln. Aber was nutzte einem diese Erfahrung nun? Und was war mit den Verkäufern in der Damenabteilung los? Hatten die noch nie einen Teenager gesehen, der nicht lächelt?

Kurz vor dem Jahreswechsel 88/89 war ich 14 geworden. Auf Fotos von damals – Familie im Tierpark, Familie bei Feier, Familie im Urlaub – wirke ich verschüchtert. Mein Vater neigte zu rigiden Erziehungsmethoden. Seine Vorstellung davon, wie ein Mädchen zu sein habe, entsprach der seines kaisertreuen Großvaters. Ich teilte mir ein Zimmer mit dem sechs Jahre jüngeren Bruder und schrieb heimlich, mit der Taschenlampe unter der Bettdecke, Gedichte, die ich meist dem Weltfrieden oder ähnlich existenziellen Themen wie Vögeln, Wald und Freundschaft widmete. Glaube ich jedenfalls, denn diese Geheimnisse meiner Kindheit sind mit dem Land verschwunden, in dem sie stattfand. Sicher bin ich nicht die Einzige, deren Familie die Vergangenheit zu bewältigen suchte, indem sie sich in den folgenden Jahren ihrer schriftlichen Zeugnisse entledigte. Aber wahrscheinlich haben andere wenigstens vor der dichterischen Produktion ihrer Kinder haltgemacht. Meine Großmutter jedenfalls erkannte meinen Kum-

MANJA PRÄKELS, Jahrgang 1974, wurde im brandenburgischen Zehdenick geboren und lebt heute als freie Schriftstellerin, Musikerin und Sängerin der Band »Der Singende Tresen« in Berlin. 2017 erschien ihr autobiografisch geprägter Roman »Als ich mit Hitler Schnapskirschen aß«, der die letzten Jahre der DDR sowie die gesellschaftlichen Verwerfungen und die rechte Gewalt in den Wendejahren in einer brandenburgischen Kleinstadt beschreibt.

mer. Ohne Worte. Nur vom Sehen. So trat sie mir – als Geburstagsgeschenk – eine ihrer Dachstuben ab, die geräumigste. Ich besaß nun ein eigenes Zimmer. Das Jahr '89 ging alles in allem gut los.

Im Februar, in Warschau hatten gerade Gespräche zwischen Vertretern der Regierung, der verbotenen Solidarność und der Kirche am Runden Tisch begonnen, durchquerte ich mit einer FDJ-Delegation die düster umwölkte Volksrepublik Polen auf Schienen. Wir hatten keine Ahnung von dem Aufbruch, der um uns herum längst stattfand. Hatten keine Ahnung von gar nichts. Bestaunten Elend und Mangel. Die Verwahrlosung in Ruinen, gegen die das eigene Land, die DDR, plötzlich heller erschien. Weniger kaputt. Doch immerhin gab es Westmusik auf den Schwarzmärkten zu kaufen, schlechte Raubkopien zwar, aber wir brauchten sie. Kauften sie. Hörten und tauschten sie. So ist das wohl mit 14. Normal auch, dass wir auf der Rückfahrt Michael Jackson aus dem Kofferradio hörten und nicht die Nachricht von Salman Rushdie, den eine BBC-Reporterin gerade auf der Beerdigung Bruce Chatwins über die gegen ihn verhängte Fatwa informierte.

Im April, am Tag nach unserer Jugendweihe, wurde die polnische Gewerkschaft schließlich legalisiert. Kein Thema für uns. »Denn die Welt braucht dich genau wie du sie, die Welt kann ohne dich nicht sein. Das Leben ist eine schöne Melodie, Kamerad, Kamerad, stimm' ein!« So klang das Auftaktlied der Zeremonie. Die Bilder zeigen mich und meine Mitschülerinnen mit teilnahmslosen Blicken und hängenden Schultern. Eine Live-Band steht auf der Bühne des Kulturhauses. Zum Abschluss spielten die in weiße Dederon-Anzüge gekleideten Männer den Dauerbrenner »Wann wir schreiten Seit' an Seit'.« Das Transparent zum 40. Republikgeburtstag bammelte hoch über der Bühne. »Mit uns zieht die neue Zeit!« Wo war ich in Gedanken? Was war meine Ferne? Neue Zeit?

»Das Transparent zum 40. Republikgeburtstag bammelte hoch über der Bühne. ›Mit uns zieht die neue Zeit!‹ Wo war ich in Gedanken? Was war meine Ferne? Neue Zeit?«

Auf die Klassenfahrt nach Bad Freienwalde brachte eine Mitschülerin ein Aufklärungsbuch mit. Allnächtlich vertieften wir uns darin, ließen manchmal Jungs ins Zimmer kommen, um die Dinge genauer zu ergründen, und besuchten im Gegenzug gruppenweise ihre Zimmer. Am Ende der Reise wussten alle Bescheid.

Mitte August reimte Erich Honecker anlässlich der feierlichen Übergabe des 32-Bit-Mikroprozessors U80701: »Den Sozialismus in seinem Lauf hält weder Ochs noch Esel auf.« Die besten Programmierer des Landes teilten sich derweil die wenigen leistungsfähigen Rechner zu viert und in größeren Gruppen. Auch wir saßen im Computerunterricht auf dem Gelände des VEB Mikroelektronik »Bruno Baum« gedrängt vor den Geräten und bejubelten eine von uns selbst programmierte pixelige Rakete, die über den Bildschirm des KC 85 flimmerte. Fortschritt hin oder her – das war interessant. Nicht die Worte alter Männer, die seit den Siebzigern in denselben Kleidern steckten. Die man sich nicht mehr als Kämpfer für oder gegen irgendetwas vorstellen konnte.

Beim Fahnenappell zum Schuljahresende überreichte mir, der erfolgreichen Frühstarterin bei der Russisch-Olympiade, ein Vertreter der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft die Herder-Medaille in Bronze und einen Büchergutschein. Den tauschte ich für eine Kassette ein, die gerade frisch im Buchladen eingetroffen war: »Paule Panke – Ein Tag im Leben eines Lehrlings« von Pankow. Leerkassetten, auf deren Erwerb ich eigentlich gehofft hatte, gab es nicht. Die Instrumentalisten der Band hatten einmal Veronika Fischer begleitet, »die Verräterin«, wie meine Mutter sie nannte, weil sie »rübergemacht« hatte. Wie etliche Bekannte aus dem Umfeld meiner Eltern, über die einfach nicht mehr gesprochen wurde. Das Album war gerade erst durch die Zensur gekommen, das Programm schon sieben Jahre alt. Von alldem ahnte ich nichts, hörte stattdessen fasziniert den Trotz in der Stimme des Sängers. Die Wut und Lakonie, die in der Beschreibung eines Alltags lag, den ich allmorgendlich in den Gesichtern der Werktätigen lesen konnte und gerade erst im praktischen Unterricht selbst kennengelernt hatte, wo wir in fleckigen Kitteln an Bohrmaschinen und Fräsen hantierten, inmitten eines ruinösen Ziegelwerks, dessen monotone und schwere Verrichtungen die Körper der Arbeiterinnen und Arbeiter seit hundert Jahren zerstörte. Paule Panke war aufregend, aber nichts gegen die mir unvertraute Welt. Nach zweimaligem Durchhören brach ich den Überschreibschutz aus der Kassette und bespielte sie mit Depeche Mode, deren Ruhm gerade die Kinderzimmer der Provinzen flutete. Mit derselben Selbstverständlichkeit gehörte ich beim Republikgeburtstag zum Jubelvolk, trug meine Fackel durch die Straßen Ostberlins und war enttäuscht, als unser Zug vor der Haupttribüne umgeleitet wurde. Später saßen wir betrunken vorm SEZ und schauten anderen dabei zu, wie sie ihre FDJ-Hemden verbrannten. Und ein schmächtiger Junge, der aussah wie Billy Idol, pisste das Feuer wieder aus.

»Die Vermeldung von Honeckers Rücktritt erreichte uns beim Abendessen in einer Dorfgaststätte zwischen Tierpark Eberswalde und Zuhause. Vom Mauerfall erfuhren wir erst mit einem Tag Verspätung. Das Nächste, an das ich mich erinnern kann, ist diese vollgestopfte Rolltreppe in Westberlin.«

Die Nachrichten von Massendemonstrationen bestimmten nun auch die Gespräche der Erwachsenen an den Bushaltestellen und in den Pausenräumen unserer kleinen Stadt. Die Vermeldung von Honeckers Rücktritt erreichte uns beim Abendessen in einer Dorfgaststätte zwischen Tierpark Eberswalde und Zuhause. Vom Mauerfall erfuhren wir erst mit einem Tag Verspätung. Das Nächste, an das ich mich erinnern kann, ist diese vollgestopfte Rolltreppe in Westberlin. Der Menschenstrom hatte uns dorthin mitgerissen. Dies war die wohl höchste Verdichtung von DDR-Bürgern, die ich jemals erlebt hatte. Nicht mal im Jubelzug zum Staatsjubiläum hatten die Leute einander gleichzeitig auf beiden Füßen gestanden. Die Geräuschkulisse war unmenschlich. Ochsen und Esel mit Raketen im Kopf. Von diesem Tag an gibt es in meiner Erinnerung nur noch Rauschen, Tränen, Jubelschreie. Schließlich tauchen die Ceauşescus in verwackelten Fernsehbildern auf, ein letztes Mal in ihren Gorki-Stück-Mänteln. Stille Nacht. Dann Schüsse.

Dachte ich daran, als ich zu Jahresbeginn 1990 in der Arbeitsgemeinschaft Schießen das Gewehr auf die Zielscheibe richtete? Wohl kaum. Aber danach, beim Judo-Training im selben Übungsraum, bohrten sich die Munitionsreste so in die Füße, dass es weh tat. Noch im Laufe des Schuljahres wurde der Wehrunterricht abgeschafft. Nichtsdestotrotz errang unsere Mädchenmannschaft den letzten Bezirksmeistertitel am Großkaliber, der vergeben wurde. Die Siegerehrung, für die wir stundenlang auf einem Parkplatz bei Potsdam ausharren mussten, fiel schließlich aus. Es waren keine Medaillen mehr geprägt worden. Das sinnlose Warten hatte ein Ende.

Aufgrund einer schweren Erkrankung meines Vaters verbrachte ich viel Zeit zu Hause und erlebte, wie sie in Kolonnen über die holprigen Landstraßen einfielen: Vertreter, Händler und Berater. Händeschüttler mit schweren Katalogen, Lexika, Staubsaugern, Versicherungen und Teppichen. So saßen sie in unserem Wohnzimmer. Einer nach dem anderen. Fremd in fremden Sachen und Gerüchen mit einstudierten Gesten und Merksätzen, vielen Worten, großen Worten, unbekannt und eckig. Und doch war es ihre Bühne. Unsere Couch. Nur unser Hund, der hasste sie gleich, die frisierten Herren.

Jahrzehnte später sollte ich zwei ehemalige polnische FDJ-Funktionäre im Zug von Odessa treffen. Reiche Männer nun, die ihre erste Million mit dem An- und Verkauf gebrauchter Personalcomputer zwischen Westberlin und Moskau gemacht hatten. Wir verabschiedeten uns auf einer Rolltreppe des Warschauer Hauptbahnhofes. Sie fuhren nach oben. Neuen Geschäften entgegen. Den Skandinaviern, hatten sie gesagt, würde die Biomasse zum Betrieb moderner Kraftwerke ausgehen. Und lachend: »Wir machen aus Scheiße Gold.« Ich fuhr nach unten, wo mir das russische Zugpersonal den Zutritt zum gebuchten Liegeplatz im Nachtzug aus Moskau verwehrte. So stand ich im Gang bis Berlin. Umringt von Leidensgenossen. Blickte durch dreckige Scheiben. Draußen das Land, das keinem von uns gehörte. Dörfer zogen vorbei. In zeitloser Ödnis. Verfallen. Lagen geduckt im Schatten riesiger Werbewände. Seht ihr das? Sie spielen unser Stück.

»Aufgrund einer schweren Erkrankung meines Vaters verbrachte ich viel Zeit zu Hause und erlebte, wie sie in Kolonnen über die holprigen Landstraßen einfielen: Vertreter, Händler und Berater. Händeschüttler mit schweren Katalogen, Lexika, Staubsaugern, Versicherungen und Teppichen.«

Sicher hat das Jahr ’89 alles verändert. Mein Gefühl der Fremdheit ist geblieben. Mit jedem weiteren Jahr, das vergeht, schrumpfen die Ereignisse von damals auf weniger Bilder zusammen. Auf eine einzelne Fahrt mit der Rolltreppe. Als Teil einer Masse. Im Warenhaus.

DAMALS

ANKE STELLING

Ich war nie in der DDR gewesen, aber ich liebte Westberlin. Westberlin gab es nur, weil es die DDR gab. Ich war doch schon in der DDR gewesen, aber nur im Transit, im Auto meiner Eltern oder in dem D-Zug, der sechs Uhr vierzehn am Bahnhof Zoo ankam; das wurde vom GRIPS-Theater besungen, und ich wusste genau, wie es sich anfühlte: *sechs Uhr vierzehn, Bahnhof Zoo*, und dann in die U-Bahn umsteigen.

Der Zug fuhr bei Nacht durch die DDR und stand stundenlang rum oder schlich langsam an orange beleuchteten Industrieschloten vorbei. Man konnte gut schlafen in den Reichsbahnwagen, es gab Sitzbänke ohne Unterteilung. Im Auto meiner Eltern war's weniger bequem. Meine Mutter meinte, warum die Klos an den Raststätten so dreckig sein müssten, die könnten doch Devisen bringen.

Das hab ich damals überhaupt nicht kapiert.

Die DDR hat mich nicht interessiert. Mein Vater war von da, auf irgendeine Weise, aber er war noch klein gewesen, der Krieg und alles, was dazugehörte, war ewig lang her und die Mauer gab's auch schon ewig. Die stand in Kreuzberg. Nach Kreuzberg würde ich ziehen, wenn ich groß war, wohin sonst. Ich würde 'rüberwinken von der Holzplattform aus.

Ich würde die DDR im Rücken haben und sie würde mich und mein Westberliner Leben beschützen vor denen, denen es zu mühsam war, die DDR zu durchqueren. Die DDR war das Meer und Westberlin eine Insel. Nicht meine Metapher, aber für mich galt sie.

Ich war gut in Geschichte und kannte Willy Brandt und die friedliche Koexistenz. Ich war für friedliche Koexistenz, immer schon, seit dem Kindergarten, wo ich gelernt hatte, dass man sich besser aus dem Weg geht, anstatt sich zu kloppen, wonach am Ende beide heulen und doch niemand wirklich ein Einsehen hat.

Der Flüchtlingsteil meiner Familie sprach nie von verlorener Heimat. Mein Vater konnte alle möglichen Dialekte nachmachen und fand so ziemlich jede Landschaft schön. Es gab keine nennenswerte Verwandtschaft. Es gab keinen nennenswerten Besitz. Es gab Zeitläufte, meine Mutter liebte dieses Wort. Ich fand's albern, was für ZEIT-Leser, genau wie das Siebeck'sche Weihnachtsmenü. Jetzt denke ich, dass sich in ihrer Zuneigung zu dem Begriff Dankbarkeit ausgedrückt hat; inzwischen bin ich auch dankbar für jeden sprachlich-musikalischen Trost.

Die Zeit war reif, lautete jedenfalls der Kommentar zur Maueröffnung. *Das System war am Ende, das konnte nicht mehr gutgehen so. Man kann Menschen*

ANKE STELLING, Jahrgang 1971, wurde in Ulm geboren und lebt heute als freie Autorin in Berlin-Prenzlauer Berg. Nach »Bodentiefe Fenster« (2015) und »Fürsorge« (2017) wurde sie mit ihrem Roman »Schäfchen im Trockenen« (2018) bekannt, für den sie 2019 den Preis der Leipziger Buchmesse erhielt.

nicht einsperren, die Menschen wollen raus und alles haben, was die anderen auch haben. Diese Lesart der Ereignisse war die einfachste, und die Fernsehbilder gaben ihr Recht. Es war komisch, dort zu sein, wo die Menschen hinwollten, und das zu haben, was die Menschen haben wollten, denn wir wussten ja, dass sie sich täuschten. Es war scheiße im Westen.

Meine Schwester mochte schon, seit sie vier war, keine Bananen mehr, und was die DDR-Bürger sich heute alles kauften, würde morgen schon nicht mehr das Wünschenswerte sein. Es brauchte so viel mehr als hundert Mark Willkommensgeld. War'n die doof oder was? Ja, das war'n sie. Sie wählten Kohl.

Egal, sagt T., der als Einziger von uns linksalternativen Abiturient*innen Marx gelesen hatte. *Übergang, alles nur Übergang, so wie der real existierende Sozialismus auch*. Eine kurze Konsumausgleichsbewegung, die man akzeptieren musste, eine kurze Fahnenschwenkphase, die sich schon weniger leicht aushalten ließ. Aber gut, wer waren wir, dass wir wussten, was für andere wichtig und richtig war. Und wenn die wegwollten, um das zu kriegen, was wir hatten, konnten wir hingehen und das nehmen, was sie nicht mehr wollten. Wohnungen mit Ofenheizung. Vierseithöfe in der Uckermark. Eine Bank im Rosental. Friedliche Koexistenz, geschmeidiges Ausweichen, komplettes Nichtverstehen. Hält bis heute an. Hat vielleicht sogar noch zugenommen. Mich als Siegerin sehen kann ich immer noch nicht.

Die Grenzen gehen ja nicht kreuz, sondern quer, das hat gar nix mit Ost und West zu tun, schreibt Sarah Kirsch im April 1990 an Christa Wolf. Und: *Die Mauer wird uns noch fehlen. Westdeutsche Mauerfallgeschichten sind keine*, sagt mein Kommilitone V. im November 1999 in einer Leipziger Küche, und weil er sowieso schon kurz vor'm Heulen ist, halt ich den Mund und geb ihm damit Recht. *Moment mal*, sagt B., die in Westberlin aufgewachsen ist, *ich hab auch was verloren*. Ich überlege, was ich verloren habe. Nichts, also muss ich mich wohl doch als Siegerin fühlen.

Aber so ist es eben nicht. Wenn ich Christa Wolf sehe, heute in einem Fernsehgespräch mit Günter Gaus von 1993, kommen mir die Tränen angesichts der Genauigkeit und Ernsthaftigkeit, mit der sie beschreibt, wie Erschütterung, Fremdwerdung, Desillusionierung, biografischer Umbruch – ob gesellschaftlich oder persönlich bedingt – ihr Schreiben erfordern und befördern zugleich.

Es gibt so Etappen, erklärt sie, ganz klar gegliederte Etappen, von denen ich sagen kann davor und danach, und jedes Mal war ich danach ein Stückchen mehr bei mir und habe das ein Stück weiter auch in der Literatur zeigen können.
Damit kann ich offenbar was anfangen.

Das Ende der DDR war für mich als südwestdeutsch sozialisierte Achtzehnjährige kein derartiger Einschnitt, doch das macht nichts. Schließlich gibt es die Literatur. Wenn sie trägt, verträgt sie Übertragung auf die jeweils eigenen Einschnitte. Es kommt nicht darauf an, exakt dasselbe erlebt zu haben. Im Gegenteil, Literatur spricht vom Erleben anderer und wird im Lesen dann zu meinem eigenen.

DIE SCHILDKRÖTE

STEFFEN MENSCHING

In einem Bändchen mit klassischer koreanischer Lyrik mit dem Titel »Lob des Steinquells« findet sich ein Vierzeiler, ohne Autorenangabe, genannt »Beschwörungsformel«:

Schildkröte oh! Schildkröte oh!
Zeig deinen Kopf! Dass du es weißt
Zeigst du uns nicht den Kopf, wirst du
von uns geröstet und verspeist.

Dreißig Jahre habe ich in einem Staat gelebt, der sich kommunistisch nannte. Im Land meiner Kindheit gab es Mangel, aber keinen Hunger, Kollektivismus, aber Ansätze einer Zivilgesellschaft, staatlich propagierten Atheismus, aber Religionsfreiheit, Personenkult, aber Freiräume für Individualismus und künstlerische Boheme, Einfalt und Zensur in Presse und Massenmedien neben der Einstrahlung westlicher Radio- und Fernsehsender. Ostberlin war ein Grenzort, wo Ost und West aufeinanderstießen, ein Knotenpunkt im eisernen Vorhang, ein Hexenkessel und Glutkern der Welt zu Zeiten des Kalten Krieges. Und gleichzeitig eine biedere, ruhige, friedliche, langsame Provinzstadt. Ich habe mir diesen Ort nicht ausgesucht, wollte ihn jedoch nicht vermissen.

Ich will versuchen, Ihnen ein Bild dieses Ortes zu geben, nicht indem ich die Leiden aufliste, den Mangel an Industriegütern und Südfrüchten, die Bürokratie, politische Bevormundung, die Wohnungsnot – die, vergleicht man sie mit der »Dritten Welt«, noch immer luxuriös war –, die eingegrenzte Reisefreiheit usw. Dies alles können Sie in den Geschichtsbüchern nachlesen, ich will Ihnen vom lebendigen Reiz dieses Ortes erzählen. Es war ein hungriger Ort, in dem – trotz aller Lethargie und Hoffnungslosigkeit – der Glaube lebte, dass etwas geschehen, dass der Zustand des Augenblicks nicht von Dauer sein würde, dass Veränderung kommen muss und kommen wird. Mochten die Propagandisten des Staates sich noch so laut als die Sieger der Geschichte feiern. Man konnte den Satz aus Goethes »Faust« nicht verändern oder zensieren: »Alles, was besteht, ist wert, dass es zugrunde geht.« Man konnte und wollte auch Marx nicht verbieten, denn man pochte ja auf sein Wort. Und dennoch hatte ausgerechnet er

STEFFEN MENSCHING, Jahrgang 1958, ist Schriftsteller, Schauspieler und Regisseur. Er studierte in Ostberlin Kulturwissenschaften. Bekannt wurde er vor allem durch kabarettistische Clownsprogramme, die er mit Hans-Eckardt Wenzel auf die Bühne brachte. Seit 2008 ist Steffen Mensching Intendant am Theater Rudolstadt. Als Autor veröffentlichte er Bücher wie »Jacobs Leiter« (2003) und zuletzt »Schermanns Augen« (2018).

die Bewegung der Welt als Grundsatz formuliert. »Die Philosophen haben die Welt nur verschieden interpretiert, es kommt darauf an, sie zu verändern.«
Da ich nicht in die Haltung der Schildkröte verfallen und den Kopf einziehen will, gestehe ich: In meiner frühen Jugend war ich von der Unfehlbarkeit des Staates, in dem ich geboren wurde, überzeugt. Die Wirklichkeit lehrte mich bald, dass dies eine Phantasmagorie war, ein ideologisches Gespinst, eine gesellschaftliche Selbsttäuschung, die mit Propaganda aufrechterhalten werden musste. Zu den Seltsamkeiten meiner Läuterung gehört, dass ich – und darin bin ich nicht der einzige Ostdeutsche – durch das Studium des Marxismus, also der offiziellen Staatsdoktrin, auf die Kluft zwischen Ideal und Wirklichkeit gestoßen wurde. Aus solcher Schule entsteht entweder betonstarrer Glaube oder kritisches Bewusstsein. Seitdem bin ich sicher, dass alle Ideologen, die uns vorgaukeln wollen, wir befänden uns im sicheren Hafen der Geschichte, Demagogen sind, Heuchler oder – im besten Falle – Dummköpfe.

Ich kann behaupten, als Künstler und Staatsbürger eine kritische Haltung zum ostdeutschen Staat eingenommen zu haben. 1989 war ich aktiv an der sogenannten Revolution beteiligt. Ich trat am 4. November 1989 bei einer Großdemonstration in Berlin auf, zu der eine Million Menschen erschienen. Es war die wohl größte freiwillige politische Versammlung in der Geschichte Deutschlands, denn die Propaganda-Aufmärsche zuvor verdienten dieses Etikett nicht. Andererseits kann ich sagen, dass ich dem deutsch-deutschen Vereinigungsprozess früh mit Skepsis gegenüberstand. Als Realist war ich mit der Erkenntnis geschlagen, dass der Verkehr der Menschen untereinander stärker durch ökonomische und machtpolitische Interessen bestimmt wird als durch Moralvorstellungen. Im Dezember 1989 befragte eine Literaturzeitschrift verschiedene Autor*innen nach ihren persönlichen Perspektiven für Deutschland. Mein Text war kurz und zitierte einen amerikanischen Songwriter: »It's money that matters.«

»Das Ganze begann mit Tränen des Glücks und großen Emotionen. Alle bedeutenden Umwälzungen brauchen solch Pathos, es ist eine Energie, die viel bewirkt, aber wenig kostet.«

Der Ablauf der deutsch-deutschen Vereinigung ist Ihnen sicher in seinen Grundzügen bekannt. Das Ganze begann mit Tränen des Glücks und großen Emotionen. Alle bedeutenden Umwälzungen brauchen solch Pathos, es ist eine Energie, die viel bewirkt, aber wenig kostet. Nüchternheit ist in solchen Zeiten nicht gefragt und wird selten bejubelt. So wie eine betrunkene Partygesellschaft den Einzigen, der sich nicht berauscht, als Störenfried und Spielverderber ausgrenzt. Am nächsten Morgen ist dann der Kopfschmerz eine unwiderlegbare Tatsache. Ach, hätten die Deutschen ihren großen Philosophen Hegel gründlicher gelesen, hätten sie gewusst, dass auf jede Euphorie der Katzenjammer folgt.

Vor einigen Jahren sah ich einen Dokumentarfilm, der die Lebensgeschichten eines Zwillingspaars erzählte. Zwei Brüder, die Anfang der 30er Jahre des letzten Jahrhunderts in Deutschland geboren wurden, um kurz nach ihrer Geburt getrennt zu werden. Der eine

Sohn blieb bei der Mutter, der andere wanderte mit dem Vater in die USA aus. Viele Jahre später, nach dem Krieg, trafen sie sich als erwachsene Männer wieder, sie sahen sich so ähnlich, wie sich Zwillinge ähnlich sehen, hatten jedoch völlig verschiedene Leben gelebt, andere Haltungen, Werte, Anschauungen entwickelt. Nun wäre solche Differenzierung auch möglich gewesen, wären sie gemeinsam aufgewachsen, denn auch Zwillinge unterscheiden sich in Temperament und Charakter, doch hatte in ihrem Fall die unterschiedliche Sozialisation die Entfernung deutlich verstärkt. Dies war zu erwarten gewesen, erstaunlicher war, dass beide – bei allen Unterschieden, Antipathien und Schwierigkeiten, den anderen in seiner Andersartigkeit zu akzeptieren – seltsame Gemeinsamkeiten entdeckten. Sie hatten gleiche Gewohnheiten, ähnliche Vorlieben, Abneigungen gegen bestimmte Stoffe und Nahrungsmittel, ja sogar gleiche Ticks und Schrulligkeiten. Etwas in ihrem biologischen Code oder ihrer sozialen DNS – wenn es so etwas geben sollte – war konstant geblieben. Gibt es so ein Phänomen, das für Individuen zu existieren scheint, auch für soziale Gruppen oder sogar geteilte Nationen?

Es gibt im Deutschen ein Sprichwort, das besagt, Blut sei dicker als Wasser. Dahinter steckt der Glaube, verwandtschaftliche Beziehungen würden stärker wirken als sozial hergestellte. Diese schöne Annahme mag für vorindustrielle Zeiten, als die Familie noch das erste gesellschaftliche Konstitutiv war, gegolten haben. Der Kapitalismus hat mit diesem Vorrecht aufgeräumt, er zerstört systematisch den Familienverband, da auf dem Markt Individuen miteinander in Beziehung treten, keine Clans. So geschah es auch im Prozess der deutschen Vereinigung. Am Anfang war man überglücklich, die Brüder und Schwestern, Onkel und Tanten in Ost und West wieder ohne Probleme besuchen zu können, man entdeckte die gemeinsamen Wurzeln und ließ sich von der Illusion blenden, man spräche noch immer ein und dieselbe Sprache. Weshalb sollte man sich nicht verstehen? Doch als das Fest zu Ende ging und die Frage auftrat, wer die Feier bezahlt, wuchs die Erkenntnis, dass man sich, obwohl man miteinander verwandt war, in vielerlei Hinsicht nicht verstand, andere Ansichten hatte, Lebenspläne, Werte, Umgangsformen usw. Der Westen verstand den Osten nicht, und umgekehrt. So abrupt wie man sich in die Arme geschlossen hatte, stieß man sich jetzt von sich. Und es traten jene Kräfte auf, die sich um das Pathos und die Emotionen nicht scherten, die eiskalten Rechner, die in den neuen Bundesländern nicht mehr sahen als einen erweiterten Marktplatz für ihre Geschäfte und in den neuen Menschen nicht mehr als einen Teil der Konkursmasse.

Vereinigt sich ein ökonomisch unterentwickeltes, schwaches, auf einen begrenzten Binnenmarkt orientiertes Land mit einem aufstrebenden, wachstumsbereiten, global agierenden Land, so liegt auf der Hand, wer in diesem Prozess die Regeln bestimmt. Mit der Vereinigung wird die Wirtschaft des schwachen Partners in die Zirkulation des Weltmarktes gerissen. Die Inselsituation ist vorbei. Die Konkurrenz fordert ihren Tribut. Es ist in etwa so, als würde man im Jahr 2020 den Kapitän eines Segelbootes zu einer Atlantiküberquerung auffordern, unter der Voraussetzung, dass man selbst mit einem Schnellboot an den Start der Regatta gehen kann. Die schnelle Vereinigung der beiden deutschen Staaten ging in etwa so vonstatten. Es gab genug Expert*innen, die vor übereilten Schritten warnten. Man hat nicht auf diese Stimmen

gehört. Man glaubte, die Gelegenheit mache unverzügliche Entscheidungen nötig. Mit den Folgen hat Deutschland noch heute zu tun. Die meisten Industriebetriebe im Osten waren Segelboote, mitunter ganz ansehnliche stolze Fregatten, aber eben ohne wirkliche Chance in diesem ungleichen Wettrennen. Einige von ihnen wurden schnell aufgekauft, um modernisiert oder stillgelegt zu werden. Viele kamen auf den Knochenhof und mit ihnen große Teile der Belegschaft. An den daraus folgenden sozialen Problemen (Deindustrialisierung, hohe Arbeitslosigkeit, Abwanderung junger und qualifizierter Arbeitskräfte, Überalterung von Regionen) laboriert Ostdeutschland noch heute. Die Alternative zu dieser Praxis hätte geheißen: langsame Angleichung, staatliche Subvention, Schaffung ökonomischer Sonderzonen. Sie hätte eine Begrenzung des freien Marktes bedeutet, ein antikapitalistisches Prinzip, das man glaubte, sich nicht leisten zu können, und das unter den Wirtschaftsbossen – denn sie sind keine Moralisten, sondern Pragmatiker, Technokraten des Geldes – keine Zustimmung fand. Logischerweise, denn der Quell, aus dem der Kapitalismus so munter sprudelt, heißt nicht Nächstenliebe, sondern Gewinnmaximierung – gestatten Sie mir diesen letzten kleinen marxistischen Fingerzeig mit dem Verweis auf meine Geburtsstadt Ostberlin.



Natürlich blieb diese Entwicklung nicht ohne Folgen. Auf die himmelhohen Erwartungen folgte bittere Enttäuschung. Im Osten war man entsetzt, dass man mit den Segnungen der neuen Ordnung auch die Unbequemlichkeiten derselben zu spüren bekam, und die Goldgräber, die im Osten Betriebe, Land und Woh-nungen aufkauften, boten eine gute Zielscheibe für Verachtung. Der Westen ärgerte sich über die Forderungen der östlichen Bürger, ihre angebliche Unbescheidenheit, die Dreistigkeit, das System zu kritisieren, das sie doch befreit hatte vom Joch des Kommunismus. Gleichzeitig bekam man allmählich mit, dass mit der Erweiterung der alten Republik sich diese nicht nur vergrößert, sondern auch verändert hatte. Das Land geriet in eine wirtschaftliche Strukturkrise und zwischen den Bevölkerungsteilen in Ost und West wuchsen Misstrauen, die gegenseitigen Schuldvorwürfe nahmen zu. Jetzt zeigte sich, wie instabil die verwandtschaftlichen Bindungen waren, auf die man gesetzt hatte. Wasser war eben doch dicker als Blut.

Es trat eine Phase ein, die im Gedicht »Beschwörungsformel« zu einem schönen Bild geronnen ist. Man trat sich nicht mehr wie Bruder und Schwester gegenüber, sondern wie Mensch und Schildkröte. Der Ostdeutsche übernahm dabei die Rolle desjenigen, der sich zu erklären hatte. Die Schildkröte passte zu ihm, er war langsamer – zumindest auf unsicherem, ihm nicht vertrauten Terrain –, er hatte einen Panzer, in den er sich zurückziehen konnte, und er besaß, geschult durch die Diktatur, einen gewissen Instinkt, wann man ihn übers Ohr hauen wollte, er war ebenso misstrauisch wie klug. Die Schildkröte und derjenige, der mit ihr verhandelte, trafen aufeinander im Augenblick des Misstrauens. War es wirklich eine Schildkröte, die da den Kopf einzog, oder verbarg sich da ein gefährliches Raubtier, ein kommunistischer Agent sogar? Wie sollte man es wissen, solang man den Kopf nicht gesehen hatte. War es nicht Grundregel einer offenen Gesellschaft, dass ihre Mitglieder sich zeigten, teilhatten, mitwirkten? Die Schildkröte aber hatte schlechte Erfahrungen gemacht. Sie hatte erlebt, wie es anderen Schildkröten ergangen war, die gutgläubig ihr Köpfchen aus dem Panzer gesteckt hatten. An ihnen war die Drohung, gefressen und geröstet zu werden, wahr gemacht worden, weil sie den Fehler begangen hatten, den Kopf zu präsentieren. Sie fragte sich, woher derjenige, der sie ansprach, das Recht nahm, ihr zu befehlen. Er trat auf in der Position des Siegers, der glaubte, die Verhaltensregeln diktieren zu können. Die Schildkröte verweigerte sich, zog sich in ihr Haus zurück, privatisierte. Was aber konnte sie in dieser Haltung mit der Freiheit anfangen, in die sie versetzt wurde? Mark Twain schrieb einmal: »Wenn wir eine Freiheit, über die wir verfügen, nicht nutzen, ist es so, als besäßen wir sie nicht.«

»Die Schildkröte und derjenige, der mit ihr verhandelte, trafen aufeinander im Augenblick des Misstrauens. War es wirklich eine Schildkröte, die da den Kopf einzog, oder verbarg sich da ein gefährliches Raubtier, ein kommunistischer Agent sogar?«

Ich will das Bild nicht überstrapazieren. Es beschreibt einen kritischen Moment der deutsch-deutschen Verhältnisse, es spricht von jenen Generationen, die in Ost und in West sozialisiert wurden. Für die junge Generation spielen Vorurteile und Misstrauen eine viel geringere Rolle, für sie ist die jetzige Bundesrepublik eine gemeinsame Realität.



SUBVERSIVER SEKUNDENKLEBER?
WAS BLEIBT VON #NEUSTART19?

DAPHNE WEBER

Ist die SPD noch zu retten? Wäre Jan Böhmermann der bessere SPD-Vorsitzende? Ist das Politik als Farce? Oder Satire als Subversion? Eine Spurensuche in Zeiten, in denen Satireparteien und Comedians europaweit die Politik aufmischen.

DAPHNE WEBER hat Kultur-, Literatur- und Theaterwissenschaft studiert und promoviert seit April an der Humboldt-Universität zu Berlin zu Fragen politischer Rhetorik. Sie ist in antifaschistischen und feministischen Zusammenhängen aktiv und war von 2017 bis 2019 im Bundesvorstand von Die Linke.SDS.

TV-Comedian Jan Böhmermann (ZDF-Neo) gab im Sommer 2019 bekannt, in das Rennen um den SPD-Parteivorsitz einsteigen zu wollen: »Ich, Jan Böhmermann, möchte Vorsitzender der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands werden. Liebe SPD, das ist kein Scherz.« Er präsentierte eine eigene Kampagne für seine Kandidatur unter dem Namen #neustart19, in deren Rahmen er in den folgenden Wochen sieben sozialdemokratische Ansprachen, sogenannte Montagsreden, als Videoclips veröffentlichte. Die Verunsicherung war perfekt: Will Jan Böhmermann wirklich Vorsitzender, also Politiker, werden? Oder ist die SPD nur noch gut für Scherze?

Im Unterschied zu Satirikern wie Martin Sonneborn (DIE PARTEI), Beppe Grillo (5-Sterne) und Wolodimir Selenski in der Ukraine gründete Böhmermann keine eigene Partei, sondern besetzte interventionistisch und »parasitär« den Wahlvorgang einer etablierten Volkspartei. Völlig unerwartet kaperte er die massenmediale Aufmerksamkeit und betrieb so ein performatives Adbusting. Adbusting bezeichnet das klandestine Verändern oder Überkleben von Werbung im öffentlichen Raum. Böhmermann macht Ähnliches: Er eignet sich den medialen Raum an, der für die SPD-Kandidat*innen vorgesehen war, und transformiert ihn. Damit stehen andere Fragen im Raum: Wer kann eigentlich Vorsitzender werden? Was macht einen Menschen zum Politiker? Leben wir in einer Zeit, in der Clowns Politiker werden und Politiker Clowns, wie es Böhmermann selbst formuliert? Und was sollte eine Sozialdemokratie auf der Höhe unserer Zeit leisten?

Letztlich blieb es für die SPD bei einer Signalstörung. Böhmermanns Kandidatur scheiterte in dem aufwendigen Auswahlprozess mit 23 Regionalkonferenzen an Formali-

en, die aufgrund der Kurzfristigkeit nicht mehr eingehalten werden konnten. #neustart19 lief trotzdem neben dem Wahlprozedere her. Die »Montagsreden« sollen aus der Feder eines SPD-Mitglieds stammen. Ob das stimmt oder nicht, ist nicht wichtig. Das Gelingen eines künstlerisch-satirischen Sprechaktes hängt nicht von Wahrheit, Unwahrheit oder persönlicher Intention des Künstlers ab, sondern davon, ob Rezipient*innen und Produzent*innen auf einen gemeinsamen Wissenshorizont zugreifen können. Ob die Reden *wirklich* von einer anonymen Sozialdemokratin geschrieben wurden und ob Jan Böhmermann *wirklich* den SPD-Vorsitz übernehmen wollte, ist irrelevant für die Beurteilung der ästhetischen Funktion und der Wirkung von #neustart19 als politischer Aktionskunst.

VERUNSICHERUNGSTAKTIKEN

Um zu begreifen, warum #neustart19 abseits des medialen Coups für Verwirrung gesorgt hat, lohnt es sich genauer anzuschauen, wer eigentlich wann sprach, und die verschiedenen Stimmen im Werk aufzudröseln: Auf der ersten Ebene haben wir es mit der Figur des Kandidaten für den SPD-Vorsitz zu tun, die von Böhmermann verkörpert wurde. Diese Figur war aber keine Rolle im herkömmlichen Sinne, da sie mit ihrem Autor identisch war und in einer satirisch-parodistischen Sprechweise dargestellt wurde. Auf einer zweiten Ebene war sie untrennbar mit der öffentlichen Person Jan Böhmermann, Moderator, Künstler und Satiriker, verbunden, der für seine Interventionen in politische wie auch in kulturindustrielle Prozesse Bekanntheit erlangte. Beispiele hierfür sind sein Schmähgedicht über den türkischen Präsidenten Erdoğan, der Clip über Varoufakis' Stinkefinger oder das #Verafake zur RTL-Serie »Schwiegertochter gesucht«. Auf einer dritten Ebene wurde #neustart19 durch einen Beitrag in Böhmermanns Sendung »Neo Magazin Royale« flankiert, in dem Böhmermann selbst mit einer Pro-Contra-Argumentation eine kritische Einordung der Aktion vornahm. Ein solcher selbstreflexiver Kommentar ist für Satire oder Parodien untypisch.

Figur und Performer waren also auf allen drei Ebenen dieselbe Person. Jedoch sollte man nicht den Fehler machen, die Figur des Kandidierenden als mit ihrem Autor identisch zu denken und diesen mit seiner Kommentarfunktion als Moderator gleichzusetzen. Vielmehr ist die Unklarheit darüber, wer eigentlich genau spricht, Teil der Verunsicherungstaktiken, derer sich Satire bedient: Wer spricht wann? Wollte »der echte« Jan Böhmermann tatsächlich Vorsitzender, also Politiker, werden? Oder machte er die Politik als solche verächtlich? Oder ging es darum, Bildungsfernsehen mit sozialdemokratischen Inhalten zu machen, quasi »echte Sozialdemokratie« zu simulieren? Satire braucht aktive Zuschauer*innen, die angesichts dieser Irritationen ins Rätseln kommen, Verbindungen suchen, abwägen und den Status quo reflektieren.

ZITATE ÜBER ZITATE

Satire setzt das Bestehende und das Wissen darum voraus. Sie reproduziert es, indem sie sich daran abarbeitet, es zitiert, umwandelt, karikiert, kritisiert. Auch die Ansprache-Videos von Böhmermann folgen diesem Muster, sie sind mit Verweisen und Zitaten der sozialdemokratischen Geschichte gespickt. Er greift

diese auf und kodiert sie um. So erinnert die Ansprache »Deutscher Herbst 2019« an Helmut Schmidts Rede nach der Geiselnahme von Hanns Martin Schleyer. Nur geißelt Böhmermann nicht den Terrorismus, sondern spricht davon, dass die SPD »international denken und dabei Unbequemes ansprechen« müsse. In dem Video »Proklamation der überfälligen Entschuldigung vom Balkon des Reichstags durch Jan Böhmermann« werden in Schwarz-weiß-Optik, die auf Philipp Scheidemann anspielt, eine Reihe von Entschuldigungen verlesen: für Waffenexporte, Hartz IV oder die Ermordung Rosa Luxemburgs. Der Clip »Darf dieser Männerverein gemeinnützig bleiben?« greift die Forderung des Kandidaten Olaf Scholz auf, Männervereinen die Gemeinnützigkeit zu entziehen, und radikalisiert diese Forderung in Bezug auf die SPD selbst: »Die Abwertung junger Frauen ist eine Kultur, die sich strukturell vom Ortsverein bis in den Bundestag zieht.« Es gelte, einen »radikalen Wandel der Parteikultur« durchzusetzen.

Form und Inhalt der Videoclips beziehen sich aber nicht nur auf die SPD, sondern auch auf die sozioökonomische Situation und ihre politischen Herausforderungen, zu der die Partei Stellung beziehen müsse. In der Ansprache »Keine Kompromisse mehr«, die einer Trump-Wahlkampf-Rallye nachempfunden ist, macht Böhmermann die ganz große Perspektive auf. Er verknüpft Fluchtgeschehen mit Klimawandel und Produktionsweise und zieht daraus Schlüsse, die eigentlich die SPD ziehen müsste: »Für Deutschland bedeutet das eine grundsätzliche Umstrukturierung unserer alten Industrie.« Bis 2035 müsse Klimaneutralität erreicht, Kohle bis 2025 abgeschaltet, müssten Arbeiter*innen in Konversionsprogrammen weitergebildet werden – verbindende Klassenpolitik eben, die »bedingungslose Grundsicherung, bedingungslose Infrastruktur« zur Grundlage hat und einen »Strukturwandel, der den Interessen des Kapitals mit breiter Brust entgegentritt«, durchsetzt. Böhmermann eignet sich das überwältigende, ästhetisiert-erhabene Moment des populistischen Trump-Gestus an, bedient sich darin aber der Botschaft eines Bernie Sanders und transformiert es dadurch.

VON DER ÄSTHETISCH SOZIALISIERTEN AGGRESSION …

Böhmermann spricht aber nicht vom Standpunkt eines Bernie Sanders und auch nicht von dem eines etablierten SPD-Politikers, der den Linksruck vollziehen will. Er spricht als Satiriker und TV-Moderator. Wenn er dann in dem flankierenden Beitrag im »Neo Magazin« (dritte Ebene) behauptet, dass doch alles eigentlich ganz einfach sei, man habe schlicht »das genaue Gegenteil von dem getan, was die SPD seit Jahrzehnten macht«, und damit mehr Klicks und Kommentare generiert als das Kandidatur-Video von Olaf Scholz, dann unterschlägt Böhmermann, dass er qua Position auf völlig andere kulturelle Kanäle zugreifen kann als eine politische Partei. Die SPD war zwar in ihrer Geschichte redlich bemüht, durch Arbeitergesangs- oder sozialdemokratische Turn- und Frauenvereine diesen vorpolitisch-kulturellen Bereich zu erobern, das gehört jedoch der Vergangenheit an. Aber auch jenseits dessen hilft es nicht, #neustart19 schlicht als die »bessere Sozialdemokratie« zu interpretieren. Dass Böhmermann einfach nur die SPD übernehmen müsse, damit alles gut wird, ist ein Trugschluss. Denn eine Kunst-



aktion unterliegt anderen Logiken als eine politische Kampagne.

In Böhmermanns Ansprachen wird vielmehr deutlich, was auch als »ästhetisch sozialisierte Aggression« (Jürgen Brummack) von Satire bezeichnet wird. Satirische Sprechweisen haben immer einen uneigentlichen, komischen, nicht ernst gemeinten Charakter, hinzu kommt auch ein aggressiver Grundgestus. Satire bedient sich der Provokation, macht durch Animalisierung oder Typisierung Personen des öffentlichen Lebens lächerlich. Satire greift an. Sie kanalisiert die Wut der Subalternen auf die Herrschenden und verleiht ihr einen ästhetischen Ausdruck, indem sie sich lustig macht, kritisiert oder denunziert. Satire darf das, wie Kurt Tucholsky anmerkte, sie ist eine künstlerisch-literarische Gattung und spricht somit konsequenzvermindert. Sie spricht im Modus des »als ob«, unter dem Schutzschild der Kunstfreiheit. Zwar befand und befindet sie sich darüber immer wieder im Rechtsstreit – Böhmermann selbst kann ein Schmähgedicht davon singen. Nichtsdestotrotz ist Satire »ästhetisch sozialisiert«, das heißt gezähmt, vermittelt, akzeptiert in einem bestimmten Rahmen. In diesem Rahmen ist Aggression gesellschaftlich erlaubt, weil durch die Gattung selbst gedeckt.

… ZUR SUBVERSION

Genau diesen Rahmen stellte Böhmermann infrage, womit die Aktion eine subversive Dimension erhielt. Subversive Praxen unterlaufen die Grenzlinien zwischen den gesellschaftlichen Bereichen, also die Definition dessen, was als Kunst, Politik oder Wissenschaft gilt. Verlässt eine Kunstaktion die ihr zugestandene Kunstsphäre und dringt in Bereiche der Realpolitik vor, wird aus ihr eine subversive Grenzverletzung, was wiederum Unruhe stiftet. Genau darum geht es bei der Subversion: Das bekannte und berechenbare Funktionieren wird unterlaufen, indem die üblichen Verhaltenserwartungen nicht erfüllt werden. Das Arrangement wird gestört und kann eben durch diese Verfremdung besser erkannt werden. #neustart19 funktionierte nach diesen Regeln, war der Ereignishaftigkeit, der Unterhaltung und der Unvorhersehbarkeit verschrieben. Damit *musste* die Aktion die Vorgänge zur Bestimmung des SPD-Vorsitzes durcheinanderbringen, deren Logik auf das genaue Gegenteil, nämlich auf die Wiederherstellung von Stabilität, Wiedergewinnung des Vertrauens der Basis und Wiedererlangung von Routinen gerichtet war. #neustart19 subvertierte das realpolitische Prozedere.

Letztlich scheiterte Böhmermanns Kandidatur an diesen Strukturen. Es gelang ihm nicht, fünf Unterbezirke oder einen Landesverband zur Unterstützung seiner Kandidatur zu bewegen. Im Fernsehbeitrag proklamiert er, er habe lediglich Olaf Scholz verhindern wollen – und deutet die Aktion so nachträglich als erfolgreich. Im Anschluss will er sich für eine etwaige zukünftige Kandidatur disqualifi-



zieren, indem er sich nackt auszieht, mit roter Farbe bespritzt und in ein Bühnenarrangement mit Sahra Wagenknecht, Oskar Lafontaine und Thilo Sarrazin stellt. Was muss man tun, um für eine seriöse politische Kandidatur nicht mehr infrage zu kommen? In Zeiten eines korrupten, sexistischen, rassistischen und möglicherweise unzurechnungsfähigen US-Präsidenten ist es schwierig, diese Frage abschließend zu beantworten. Fakt ist, dass Böhmermann sich wieder in die Grenzen seiner Wertsphäre (Max Weber) als »Spaßmacher« zurückzog. Die Ordnung schien wiederhergestellt.

NACHHALTIGKEIT?

Was bleibt von #neustart19? Böhmermann nutzte das damalige Momentum für seine Aktion, die parodistisch – *parodia*: daneben singen – neben dem Wahlprozedere der SPD herlief. Mit sozialdemokratischen Parolen erreichte und unterhielt er ein Publikum von Hunderttausenden. In dieser Hinsicht ist #neustart19 auch Funktionsträger politischer Bildung via kulturell-medialer Kanäle.

Fraglich bleibt, ob subversiv-satirische Aktionen dieser Art noch zeitgemäß sind. Die Produktions- und Herrschaftsverhältnisse sind selbst subversiv geworden. Der neoliberale Kapitalismus hat sich subversive (künstlerische) Praxen angeeignet und die Werbung nutzt sie längst für ihre Zwecke. Es stellt sich also die Frage nach deren Wirkmächtigkeit. Die lähmenden und korrumpierten Strukturen, die Böhmermanns Aktion bei der SPD anprangert, können nicht durch Satire, sondern nur durch einen langen Prozess der organisierten Mitglieder verändert werden. Einzelkämpfer*innen, die von außen nach dem Motto »Jesus war auch nicht in der Kirche« (so Böhmermann bei der Bekanntgabe seiner Kandidatur) die SPD verändern wollen, sind zum Scheitern verurteilt. Es bedarf organischer Intellektueller (Gramsci) innerhalb der SPD, um diese Erneuerung zu organisieren. Traditionelle Intellektuelle wie Künstler, Medienmacherinnen oder Autoren können bestenfalls helfen, wenn der Prozess in der Breite bereits angestoßen wurde. Auch Saskia Esken und Norbert Walter-Borjans werden die SPD nicht im Alleingang »von oben« sozialdemokratisieren können. Ein Hegemoniewechsel, der einen neuen Kitt innerhalb der SPD schaffen könnte, kann nur durch einen langfristigen Kampf um die Basis und damit um die Köpfe der Vielen erreicht werden. Um es mit Böhmermanns Ansprache »Niemand braucht die SPD« zu sagen: »Wir sind ein Zusammenschluss der Niemande […] Es war die Hoffnung auf ein besseres Leben für die Niemande, die die Gründung unserer Partei bewirkt hat.« Die Niemande müssen sich also organisieren. Dazu kann das künstlerische Ereignis einen sinnlichen, identitätsstiftenden Beitrag leisten. Die Organisierung selbst dauert. Mit subversivem Satire-Sekundenkleber ist sie nicht zu machen.

IST EINE DEMOKRATISCHE BIOPOLITIK MÖGLICH?

PANAGIOTIS SOTIRIS

Um die Ausbreitung der Covid-19-Pandemie zu bekämpfen, werden Bürgerrechte eingeschränkt und staatliche Eingriffe massiv ausgeweitet. Was bedeutet das für die linke Kritik an Biopolitik und Überwachung? Ist es möglich, eine Pandemie mit demokratischen Mitteln zu bekämpfen?

Giorgio Agamben hat in seiner jüngsten Intervention (Agamben 2020) die Maßnahmen gegen die Covid-19-Pandemie als Ausübung einer Biopolitik des »Ausnahmezustands« charakterisiert. Er hat damit eine wichtige Debatte darüber angestoßen, wie wir heute Biopolitik begreifen.

Der Begriff der Biopolitik, wie er von Michel Foucault formuliert wurde, war ein äußerst wichtiger Beitrag, um zu verstehen, wie sich die Formen von Macht und Zwang am Übergang zur kapitalistischen Moderne verändert haben: von der Macht des Souveräns, das Recht über Leben und Tod auszuüben, hin zu einer Macht, die versucht, die Gesundheit (und Produktivität) der Bevölkerung zu garantieren. Dieser Wandel führte zu einer bis dato beispiellosen Ausweitung aller Formen von staatlichen Eingriffen und Zwangsmaßnahmen. Von Zwangsimpfungen bis hin zu Rauchverboten in öffentlichen Räumen – der Begriff der Biopolitik lässt sich auf viele Fälle anwenden, um die politischen und ideologischen Dimensionen von Gesundheitspolitik zu verstehen.

Gleichzeitig ermöglicht er es, verschiedene, oft aus der Öffentlichkeit verdrängte Phänomene zu analysieren. Von den Versuchen eines »wissenschaftlichen Rassismus« bis hin zu den gefährlichen Entwicklungen der Eugenik. Agamben hat das Konzept in konstruktiver Weise dazu genutzt, die modernen Formen eines »Ausnahmezustands« zu theoretisieren und Räume zu beschreiben, in denen extreme Formen der Gewalt praktisch durchgesetzt werden. Sein zentrales Beispiel dafür ist das Konzentrationslager.

COVID-19 UND BIOPOLITIK

Der Umgang mit der Covid-19-Pandemie wirft ganz offensichtlich wichtige Fragen auf, die mit der Biopolitik zusammenhängen. Viele Expert*innen haben nahegelegt, dass in China die Pandemie gerade durch den Einsatz einer autoritären Biopolitik eingedämmt und verlangsamt werden konnte: durch den Einsatz von weitreichenden Quarantänen und Verboten des sozialen Lebens sowie unter Rückgriff auf das riesige Arsenal an Zwangs-, Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen und -technologien, die dem chinesischen Staat zur Verfügung stehen. In einigen Kommentaren wurde gar angemerkt, dass den liberalen Demokratien eben diese Möglichkeit staatlichen Zwangs fehlen würden. Sie seien allein auf freiwillige individuelle Verhaltensänderungen angewiesen, was es ihnen erschwere, die gleichen Maßnahmen zu ergreifen und den Kampf gegen die Pandemie zu führen.

Doch es wäre zu einfach, das Dilemma als eines zwischen autoritärer Biopolitik einerseits und der liberalen Abhängigkeit von rational handelnden Individuen andererseits zu beschreiben. Ganz offensichtlich greift es zu kurz, die Maßnahmen zur Sicherung der öffentlichen Gesundheit wie Quarantänen oder »social distancing« einfach als Biopolitik abzutun und dadurch ihren potenziellen Nutzen außer Acht zu lassen. Da es bislang keinen Impfstoff oder erfolgreiche antivirale Medikamente gibt, sind es diese Maßnahmen aus den medizinischen Handbüchern des 19. Jahrhunderts, die die Belastung insbesondere für Risikogruppen akut verringern können.
Dies gilt vor allem, wenn man bedenkt, dass selbst in fortgeschrittenen kapitalistischen Volkswirtschaften das öffentliche Gesundheitssystem so heruntergewirtschaftet ist, dass es einem Höhepunkt der Pandemie nicht standhalten könnte und Maßnahmen zur Verlangsamung der Ausbreitung ergriffen werden müssen.

Man könnte also gegen Agamben sagen, dass der Rentner auf der Warteliste für ein Beatmungsgerät oder Intensivbett in einem

PANAGIOTIS SOTIRIS arbeitet als Journalist in Athen. Er ist Redakteur von *Historical Materialism*.



Renato Gizzi

kollabierten Gesundheitssystem eher dem »nackten Leben« entspricht als der Intellektuelle, der sich mit der Praktikabilität von Quarantänemaßnahmen beschäftigt.

RÜCKKEHR ZU FOUCAULT?

Angesichts dessen möchte ich einen anderen Bezug auf Foucault vorschlagen. Wir vergessen manchmal, dass Foucault eine äußerst relationale Auffassung von Machtpraktiken hatte. In diesem Sinne ist es legitim, zu fragen, ob eine demokratische oder gar kommunistische Biopolitik möglich ist.

Anders gefragt: Sind kollektive Praktiken möglich, die tatsächlich zur Gesundheit der Bevölkerung beitragen und die auch Verhaltensänderungen im großen Maßstab umfassen, ohne gleichzeitig Formen von Zwang und Überwachung auszuweiten?

Foucault selbst weist in seinem späteren Werk in eine solche Richtung, die sich um Begriffe wie Wahrheit, Parrhesie und Selbstsorge dreht. In diesem eigenwilligen Dialog mit der antiken Philosophie schlägt er eine alternative Politik des *bios* vor, die individuelle und kollektive Fürsorge ohne Zwang miteinander verbindet.

Aus einer solchen Perspektive würden die Entscheidungen für Bewegungseinschränkungen und soziale Distanzierung während einer

Epidemie, Entscheidungen für Rauchverbote in geschlossenen öffentlichen Räumen oder die Vermeidung von individuellem oder kollektivem umweltzerstörenden Verhalten demokratisch diskutiert und kollektiv gefällt. Das bedeutet, dass wir von einer Haltung der bloßen Disziplin zur Verantwortung übergehen, in Bezug auf andere und dann auf uns selbst, und von einer Aussetzung der Sozialität zu ihrer bewussten Transformation. In einem solchen Zustand bewegen wir uns von einer permanenten individualisierten Angst, in der jeglicher sozialer Zusammenhalt zerbrechen kann, zu einer Idee kollektiver Anstrengung, Koordination und Solidarität in einem gemeinsamen Kampf – Dinge, die in solchen Gesundheitskrisen ebenso wichtig sein können wie medizinische Interventionen.

So öffnet sich die Möglichkeit einer demokratischen Biopolitik. Diese kann auch auf der Demokratisierung von Wissen basieren. Ein bessere Zugänglichkeit von Wissen und dessen Popularisierung in Informationskampagnen ist notwendig, um kollektive Entscheidungsprozesse zu ermöglichen. Und zwar solche, die auf Wissen und Verständnis und nicht allein auf der Autorität von Expert*innen basieren.

BIOPOLITIK VON UNTEN

Der Kampf gegen HIV und Stigmatisierung, der Versuch, den Menschen begreiflich zu machen, dass nicht nur kleine »Hochrisikogruppen« betroffen sind, die Forderung nach Aufklärung über sichere Sexualpraktiken, die Finanzierung von Therapieentwicklungen und der Zugang zu öffentlichen Gesundheitsleistungen wären ohne den Kampf von Bewegungen wie Act Up[1] nicht möglich gewesen. Sie sind ein Beispiel dafür, wie eine Biopolitik von unten aussehen kann.

Tatsächlich haben soziale Bewegungen in der gegenwärtigen Situation viel Handlungsspielraum. Sie können Sofortmaßnahmen fordern, die dem Gesundheitssystem helfen, die zusätzliche Belastung durch die Pandemie zu bewältigen. Sie können auf die Notwendigkeit von Solidarität und kollektiver Selbstorganisation in einer Krise hinweisen, im Gegensatz zu einer individualisierten Panik des »Überlebenskampfes«. Und sie können verlangen, dass Staatsmacht (und auch Zwang) eingesetzt werden, um Ressourcen aus dem privaten Sektor in gesellschaftlich notwendige Richtungen zu lenken. Sie können die gesellschaftliche Veränderung als eine dringliche lebensrettende Maßnahme einfordern.

Dieser Artikel erschien zuerst auf Englisch auf der Website The Bullet.

Aus dem Englischen von Kai Feldheim und Hannah Schurian

WEITERLESEN

Online-Dossier zur Corona-Krise
www.zeitschrift-luxemburg.de/online-dossier-zur-corona-krise

LITERATUR

Agamben, Giorgio, 2020: The Invention of an Epidemic, www.journal-psychoanalysis.eu/coronavirus-and-philosophers/

---

1 Act Up wurde 1987 in New York inmitten der AIDS-Krise gegründet. Ziel war es, Sichtbarkeit und Aufmerksamkeit für die Epidemie und deren unzureichende politische Bearbeitung herzustellen und der Stigmatisierung und Ausgrenzung der Betroffenen entgegenzuwirken.

ANNA STIEDE

EINE KLEINE GESCHICHTE ÜBER DEN SCHMUTZIGEN OSTEN

Wie fühlt sich eine Generation, die zwischen Freiheitsversprechen, Zerfall und Nazibanden aufgewachsen ist? In einer Gesellschaft der Sprachlosigkeit, in der »Treuhand« ein Fremdwort war.

1997 wechselte ich von der vermeintlichen Landidylle auf das Gymnasium. In diesem Sommer verordnete mir die Gesellschaft eine neue Rolle. Ich und ein paar andere Kinder waren auserkoren, auf das Gymnasium nach Apolda zu gehen. Die zukünftige bürgerliche Elite des Ostens? Wir waren die Kids aus Arzt-, Klein- bis Großunternehmerfamilien oder aus Familien mit alleinerziehenden Müttern, die auf das Gymnasium entsandt wurden. Ab da durchfuhr unsere dörfliche Kinderbande eine tiefe Spaltung. Ich lag nun im Schwimmbad nicht mehr bei den Kindern, mit denen ich bis vor ein paar Wochen noch zusammen in die Schule gegangen war. Sie sagten uns nach, wir hielten uns für etwas Besseres, und verachteten uns. Das Apolda der 1990er fand ich in Anne Clarks »Sleeper in Metropolis« wieder: herausfordernd, rough, grau, aufregend, elend, kämpfend, betrunkene Menschen, unglückliche und unzufriedene Gesichter, grau und immer wieder dieses Grau, Zombies, so viele kämpfende Zombies. Aber auch Gestalten, die das aufbrachen: Grufties, Hippies, Punks, Discopopper. Heute habe ich für die Stimmung damals einen Namen: Deindustrialisierung. Wir – die Kinder und Kindeskinder der zerfallenen Maschinenrepublik – wurden trainiert, alles zu geben, weil die Freiheit uns nun alles Mögliche, auf jeden Fall ganz viel Wohlstand bringen würde, während wir jeden Tag dem Ruin einer ganzen Gesellschaft zusahen.

Die 1990er erinnere ich als eine bunte Flut an Waren, die nicht nur für mich als Kind, sondern auch für die anderen oft neu waren. Angesichts der umherschweifenden Nazibanden musste man sich früh positionieren. Es blieb nur, sich entweder zu wehren oder zu den Mitläufern, den stummen Wegsehenden zu gehören. Mit 12 oder 13 Jahren entschied

ich mich. Die Stimmung war widerlich, doch in vielen Städten gab es subkulturelle antifaschistische Anlaufpunkte. Es war düster, aber wir hatten uns, machten Musik, waren auf Konzerten, besuchten die anderen Freaks in anderen Städten und organisierten antifaschistischen Widerstand. Wir waren lebendiger Beleg, dass es – egal wie katastrophal die gesellschaftlichen Verhältnisse sind – immer ein Entscheidungsmoment gibt: Du kannst entweder auf der Seite der Menschlichkeit stehen oder Arschloch werden und nach unten treten.

»Mit der Frage, wie man diese Lage seinem Kind, erklärt, ist jeder allein. Und vielleicht ist diese Einsamkeit eine Hoffnung.« (Heiner Müller 1992) Eine ganze Gesellschaft war sprachlos. Generationenübergreifender Dialog blieb aus. Die Älteren waren nicht in der Lage, der nachwachsenden und in dieser Krise aufwachsenden Generation Stabilität zu vermitteln. Im schnellen Rausch der Geschehnisse hatten sie selbst Mühe, Halt zu finden. Für zu viele Veränderungen gab es keine Erklärungen. Heute stellt man fest: Eine ganze Generation der unter 40-Jährigen verfügt über keinerlei Wissen zur Treuhand-Geschichte im Osten. Wie kann das sein, wenn Hunderttausende von Familien betroffen waren? Es gab kein Sprachvermögen. Gesprächsthemen auf Familienfeiern und Dorffesten waren stattdessen die Bombardierung von Dresden vom Februar 1945, der Groll gegen die Säuberungsmaßnahmen der Roten Armee und Fluchtgeschichten, denen ich als Kind gespannt lauschte. Die Generation der Alten nahm sich Raum und Mitleid, ältere Männer ließen ihr berufliches Scheitern in Geschichtsrevisionismus aus. In vielen Familien, wie auch meiner eigenen, gab es kein tradiertes Wissen zur ökonomischen und sozialen Abwicklung der DDR. Erst im Studium in Westdeutschland Ende der 2000er Jahre erfuhr ich von der Treuhand und stellte über schnelle Recherche fest, dass beide meiner Großväter betroffen waren. Der eine

ANNA STIEDE ist 1987 in Jena geboren. Seit Jahren beschäftigt sie sich in ihrer Arbeit als politische Bildnerin, in Ost-Kontexten und im Theater mit »der Ostmacke«, weil die DDR noch immer an ihr dranklebt. Sie ist im Netzwerk Polylux (www.polylux.network) aktiv, das Projekte im ostdeutschen Hinterland unterstützt.

war Müller und wurde von einem auf den anderen Tag entlassen, der andere war Arbeiter bei Wartburg und kämpfte Anfang der 1990er erbittert und mit Autobahnblockaden, auch an der Seite der Kalikumpel in Bischofferode, die 1993 gegen die Treuhand in den Hungerstreik traten. Es half alles nichts. Es kamen General Motors und das neue Opelwerk nach Eisenach. Meine Opas gingen frühzeitig in Rente.

SCHMUTZIGER OSTEN

Für eine zivilgesellschaftliche Linke in Deutschland ist es Zeit für eine umfangreiche sozialpsychologische Aufarbeitung des Anschlusses der DDR an die BRD. Für den Osten kann ich sagen, dass sich der auftuende Widerspruch zwischen einer durch autoritäre DDR-Erziehung geprägten Untertänigkeit und dem vermeintlich maximalen Freiheitsversprechen von 1989/90 durch die sozialökonomische Tristesse verschärfte. Viele sind in dieser Zerreißprobe, beim Kampf ums Überleben oder mit dem Wunsch nach größter Ausbeute gescheitert. Die brutalste Form einer massiven Männlichkeitskrise durch Arbeitsplatzverlust und allgemeine Abwertung trug ihren Teil zu den Gewaltexzessen im Osten bei. Gewalt, die sich gegen alle richtete, die nicht in das deutsche, spießige Weltbild passten. Heute würde ich sagen: Der bereits durch die rassistischen Regulationsmechanismen der DDR-Migrationspolitik eintrainierte Rassismus bot dafür einen Nährboden. Peer Stolle, Anwalt der Nebenklage im NSU-Prozess, umschrieb in seinem Plädoyer die 1990er als eine »Zeit, die hochpolitisch war, in der aber nicht nur massenhaft Forderungen nach Demokratie, Freiheit und Gerechtigkeit erhoben wurden, sondern es gleichzeitig zu einer seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges auf deutschem Boden bis dahin nicht dagewesenen rassistischen und nationalistischen Stimmung kam« (Stolle 2018, 106). Als mit Kohl und Treuhand der Abriss einsetzte, gab es weder sozialpolitische Formen der Seelsorge, die den Verlust der DDR hätten bearbeiten können, noch demütige, interessierte zuhörwillige Begegnungsräume zwischen west- und ostdeutscher Zivilgesellschaft. Heute kann ich sagen: Das lässt sich nicht mehr nachholen. Man kann es aber zum politischen Ausgangspunkt machen, strategisch klug und ohne Angst vor Emotionen besser zu scheitern. Die strukturelle Diskriminierung Ostdeutscher tatsächlich mal zu analysieren, wie die Juristin Doris Liebscher (2019) es vorschlägt, wäre ein Beitrag, um den Osten nicht rechts liegen zu lassen.

DURCH DIE »THÜRINGEN-KRISE« SCHIEN EIN OFFENES FENSTER

Als im Thüringer Landtag mit Stimmen der Höcke-AfD ein Ministerpräsident gewählt wurde und alle Medien über die »Thüringen-Krise« berichteten, rüttelte es ordentlich an der Fassade der Bonner Republik und seiner staatstragenden alten Volksparteien. Man muss sich der Situation mit all ihrem historischen Ballast nähern, um daraus politische Antworten zu entwickeln und die zarten Pflänzchen zivilgesellschaftlicher Verknüpfungen der Empörung vor Ort zu stärken. Wird es dazu keine Aufmerksamkeit und kein Interesse von außen (jenseits Thüringens) geben, wird sich das Fenster wieder schließen und die Landtagswahlen in Sachsen-Anhalt und Thüringen 2021 werden die nächste Momentaufnahme einer Entwicklung sein, die nicht nur von

handfestem Rassismus, sondern auch von der Unfähigkeit linker Politik geprägt sein wird, kollektive Erfahrungen, nämlich die gesellschaftlichen Verwerfungen meiner Jugend und eine bis heute andauernde, strukturelle Diskriminierung Ostdeutscher, produktiv politisch einzusetzen. Ich finde, wir müssen die Chance nutzen und auf die Etablierung eines breiten gesellschaftlichen Antifaschismus hinwirken! Die Erfahrung, an einem kapitalistischen Gesellschaftssystem gescheitert zu sein, kann dabei ein Vorteil sein und als Ausgangspunkt für einen Aufbruch hin zu einer solidarischen Gesellschaft und Politik dienen. Das heißt, die Potenziale einer Art ostdeutscher Demokratiekompetenz, wie sie der DDR-Oppositionelle Klaus Wolfram beschreibt, aufzuspüren, sie zu würdigen und sie in linke Strategieüberlegungen zu integrieren.

OHNE ERINNERUNG KEINE ZUKUNFT

Im Friedrichshain-Kreuzberg-Museum in Berlin las ich neulich: »Trotz einer komplexen Geschichte ist die gängige Erinnerungskultur über die Wendezeit und die deutsch-deutsche Vereinigung von einer einseitigen Erzählung geprägt, die ein Bild des nationalen Erfolgs zeichnet.« (Ausstellung »Labor 89«) Die Ausstellung suche nach »neuen Perspektiven auf die Wendezeit und betrachtet die Akteur*innen, die vor und nach 1989/90 für kulturelle, politische und sexuelle Selbstbestimmung jenseits herkunftsbezogener Zuschreibungen, für soziale Gleichstellung und gesellschaftliche Partizipation kämpften«. Sie stellt Fragen, die sich mir auch stellen: Wer waren damals die Akteur*innen, an welche Erfahrungen lässt sich anschließen? Wie können wir die gemachten Erfahrungen wertschätzen? Sie als Geschichten von Klassenkämpfen anerkennen und verstehen? Konkret: Wer erinnert heute die Begegnungen sozialer Bewegungen in Ost und West? Wer weiß von den Begegnungen der Initiative Schwarzer Menschen in Deutschland (ISD) mit Schwarzen Deutschen in der DDR? Wer erinnert die Gründung des Unabhängigen Frauenverbandes der DDR vom 3. Dezember 1989 mit der Losung »Wer sich nicht wehrt – kommt an den Herd«? Oder dass am 8. März 1990 zwei Demonstrationen stattfanden: eine in Ost- und eine in Westberlin. Die Organisatorinnen* entschieden sich, gemeinsam ein klares Zeichen gegen die Einheits- und Vereinigungseuphorie zu setzen.

Sprachlosigkeit hatte ich in den 1990er und 2000ern genug. Wir brauchen nun Räume, in denen nicht plumpes Gedenken, sondern Gefühlsarbeit, tatsächliches Erinnern stattfinden kann. Das braucht eine handlungsfähige Linke, um sich nicht mehr lähmen zu lassen und mit Blockaden aus der Vergangenheit aufzuhalten, sondern Energie, Mut und Leidenschaft für das Experimentieren und die Zukunft zu gewinnen. Eine Zukunft, für die ich mir wünsche, dass es tatsächlich egaler wird, wo jemand geboren ist.

LITERATUR

Liebscher, Doris, 2019: »Wir sind ein Volk«? Warum wir Rechtsschutz gegen die Diskriminierung als »Ossi« brauchen, in: OST JOURNAL, 2.11.2019, www.ost-journal.de/wir-sind-ein-volk-warum-wir-rechtsschutz-gegen-die-diskriminierung-als-ossi-brauchen/

Stolle, Peer, 2018: Die Entstehung des NSU. Jugendcliquen, Diskurse, Ideologie, »Heimatschutz«. Plädoyer vom 23.11.2017, in: Behrens, Antonia von der (Hg.): Kein Schlusswort. Nazi-Terror. Sicherheitsbehörden. Unterstützernetzwerk. Plädoyers im NSU-Prozess, Hamburg, 105–131.

WAS WAR



KOMMERZIALISIERUNG TRIFFT PANDEMIE

WEBINAR ZUR KRISE IN DEN KRANKENHÄUSERN, 2. APRIL

Die Einführung »diagnoseorientierter Fallpauschalen« vor nunmehr über 15 Jahren setzt die Krankenhäuser unter enormen Kostendruck. Wer ökonomisch effizient arbeiten muss, hält die Personaldecke möglichst dünn und kann nur wenig in Material und Betten für den Krisenfall investieren. Durch COVID-19 werden die Folgen dieser Kommerzialisierung wie unter einem Brennglas sichtbar. Die Krankenhäuser kommen schneller an ihre Belastungsgrenzen, als es notwendig wäre. Gleichzeitig macht die gesamte Gesellschaft die eindringliche Erfahrung, wie lebensnotwendig eine gut funktionierende, öffentliche Gesundheitsversorgung ist. Und wie schädlich es ist, Krankenhäuser auf Profit zu trimmen. Über Ursachen und aktuelle Entwicklungen der Krankenhausmisere sowie linke Strategien in der Gesundheitskrise diskutierten zeitgemäß im Webinar: Harald Weinberg – Sprecher für Krankenhauspolitik und Prävention der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag, Maik Sprenger – Fachkrankenpfleger auf einer Intensivstation an einer Hamburger Klinik, Stefan Jagel - ehemaliger Krankenpfleger, ehemaliger ver.di-Gewerkschaftssekretär, zukünftiger Stadtrat in München, und Ina Schneider – Ärztin im Gesundheitskollektiv Berlin.

Videodokumentation: www.rosalux.de/veranstaltung/es_detail/O7MRX/

GETEILT UND DOCH GEEINT?

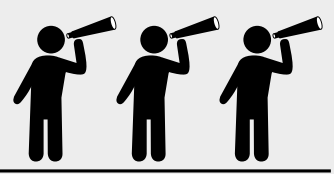
TAGUNG ZUR KURDISCHEN FRAGE, 6. MÄRZ IN BERLIN

Die Kurd*innen sind mit über 30 Millionen Menschen die größte Bevölkerungsgruppe weltweit ohne eigenen Staat. Sie leben verteilt über die Türkei, Syrien, Irak und Iran. Die kurdische Bevölkerung sah sich in den vier Nationalstaaten jahrzehntelang benachteiligt und staatlichen Repressionen ausgesetzt. Auf die staatliche Unterdrückungspolitik hat die kurdische Bevölkerung immer wieder reagiert und hat verschiedene Formen und Akteure des Widerstands hervorgebracht. Wurde anfangs das Ziel eines eigenen Nationalstaats verfolgt, wird inzwischen angestrebt, das Selbstbestimmungsrecht der kurdischen Bevölkerung auch innerhalb der territorialen Einheit der vier Zentralstaaten zu verwirklichen. Wie kann die kurdische Frage gelöst werden? Welche unterschiedlichen Ansätze gibt es? Welche Rolle spielen die beteiligten Mächte? Und wohin steuert die deutsche Kurdenpolitik? Darüber diskutierten am 6. März Vertreter*innen der verschiedenen kurdischen Bewegungen mit Expert*innen. Die Veranstaltung fand in Kooperation mit der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag statt.

Weitere Infos: www.rosalux.de/veranstaltung/es_detail/238OG/



WAS KOMMT



AUSGEFLOGEN

NEUE MOBILITÄTSRICHTLINIE DER RLS

Morgens nach Brüssel, abends zurück nach Berlin: Dienstreisen per Flugzeug sind Alltag, bis vor Kurzem auch in der Rosa-Luxemburg-Stiftung. Zwar ist die Klimabilanz mies, doch im eng getakteten Arbeitsalltag scheint die Bahn als Alternative oft langsam und umständlich – und zu teuer, denn als öffentlich geförderte Einrichtung war die RLS bisher angehalten, kosteneffizient zu reisen. Mit dem neuen Bundesklimaschutzprogramm 2030 wird den Stiftungen jedoch erlaubt, auch auf die Nachhaltigkeit des Reisens zu achten. Als bislang einzige parteinahe Stiftung hat sich die RLS nun eine verbindliche Regelung, einen »No-Fly-Radius« gegeben: Flüge unter 800 Kilometern sind darin grundsätzlich untersagt. Auch Pkw-Fahrten sollen zugunsten der Bahn vermieden werden. Bei Interkontinentalflügen sollen Rail-and-Fly-Angebote anstelle von Anschlussflügen genutzt werden. Auch teurere Direktflüge dürfen gebucht werden, wenn sie CO_2 einsparen. Nicht erst seit Corona wird zudem daran gearbeitet, digitale Kommunikationsformen zu nutzen, die aufwendige Reisen vermeiden können. Zu den ökologischen kommen soziale Kriterien der Richtlinie: gewerkschaftsfeindliche Airlines oder Hotelketten sollen nicht gebucht werden. Die Richtlinie ist damit ein Schritt zur Mobilitätswende von unten, die allge-

meinverbindliche Regeln zwar nicht ersetzen, aber zumindest ein Stück weitertreiben kann.

Weitere Infos: www.rosalux.de/news/id/41778/

SAVE THE DATE: HAYMAT II

30.–31. OKTOBER 2020 IN KÖLN

Wenn es um Perpektiven der Einwanderungsgesellschaft geht, kommen viel zu selten Akteure der Migration zu Wort. Gleichzeitig hat sich die Gesellschaft in den letzten Jahren verändert und Menschen mit Einwanderungsgeschichte und von Ausgrenzung und Rassismus Betroffene organisieren sich immer stärker als wichtiger Teil der Öffentlichkeit. Die von der Rosa-Luxemburg-Stiftung organisierte Konferenz »Haymat« im vergangenen Jahr in Hannover setzte hier an und brachte verschiede Akteure ins Gespräch. Die Folgekonferenz im Oktober in Köln soll sich mit den Kämpfen gegen Rechts, der Selbstorganisierung migrantischer Organisationen und der migrantischen Erinnerungsarbeit beschäftigen. Das Programm ist derzeit noch in Planung und wird in Kürze kundgetan.

Weitere Infos: www.rosalux.de/veranstaltungen

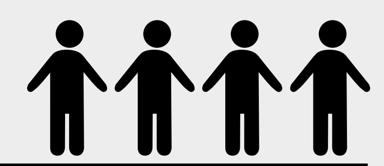
AUSNAHME & ZUSTAND

LIVESTREAM ZU FOLGEN DER CORONA-KRISE

Wie eine »Naturkatastrophe in Zeitlupe« bewegt sich das Corona-Virus um den Globus. Die dramatischen Auswirkungen auf das Leben und Überleben der Menschen sind weltweit greifbar, die Corona-Krise wirkt sich auch auf die Demokratie, die Wirtschaft und das Zusammenleben immens aus. Sicher ist, dass die erwartete globale Rezession und der Abbau von demokratischen Rechten großen Einfluss auf uns alle haben wird. Welche Analysen und Perspektiven sind für die nächsten Jahre für die Linke bedeutsam? Wie wird die Krise die Bedingungen des Zusammenlebens verändern? Dies wollen wir in einem wöchentlichen, interaktiven Format mit Gesprächspartner*innen aus Politik, Wissenschaft und sozialen Bewegungen besprechen. Und mit euch. Immer freitags von 16.00–17.30 Uhr.

Livestream: www.rosalux.de/ausnahmeundzustand/

MIT WEM



ORGANISIERUNG IN ZEITEN VON CORONA

ONLINE-TRAININGSREIHE FÜR AKTIVE IN SOZIALEN BEWEGUNGEN, APRIL 2020

Nichts ist, wie es war. Für die meisten Aktiven in sozialen Bewegungen verändert sich gerade alles. Für solidarische Gemeinschaften und soziale Bewegungen kann die Katastrophe trotz allem kollektive Lernprozesse ermöglichen, die uns in dieser Krise und hoffentlich darüber hinaus stärken. Die Stiftung startet deshalb gemeinsam mit der Bewegungsschule eine webbasierte Workshopreihe zu Einstiegen in die Online-Moderation, Organisierung in Corona-Zeiten, kreativem Umgang mit Open-Source-Progammen und vielem mehr.

Infos und Anmeldung: www.rosalux.de/news/id/41870/

WER SCHREIBT



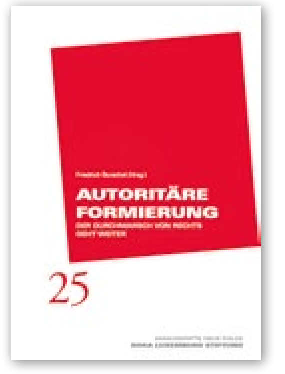
KEINE ZWEITE GEIGE

ENGELS ZUM 200.

In einem Brief an seinen Freund Johann Philipp Becker schrieb Friedrich Engels 1884 über sich: »Ich habe mein Leben lang das getan, wozu ich gemacht war, nämlich zweite Violine [zu] spielen, und glaube auch, meine Sache ganz passabel gemacht zu haben. Und ich war froh, so eine famose erste Violine zu haben wie Marx.« Auch in der heutigen Rezeption spielt Engels Marx gegenüber eine untergeordnete Rolle. Zu Unrecht, wie Michael Brie meint. In seinem Buch »Sozialist-Werden« anlässlich des 200. Geburtstags von Friedrich Engels versucht der Autor, dieses schiefe Bild geradezurücken, spielten die beiden doch vielmehr im Duett. Das Buch widmet sich dem jungen Engels und behandelt vor allem dessen Leitfrage, auf welchem Weg eine menschliche Gesellschaft geschaffen werden kann. Eine Frage, die auch heute nichts an Aktualität und Dringlichkeit verloren hat.

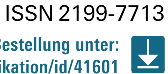
Download: www.rosalux.de/publikation/id/41697/

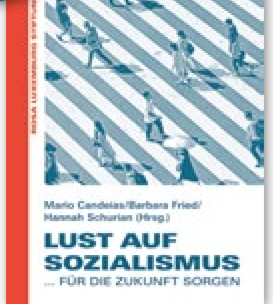
ROSA LUXEMBURG STIFTUNG
AKTUELLE PUBLIKATIONEN



Friedrich Burschel (Hrsg.)
AUTORITÄRE FORMIERUNG
Der Durchmarsch von rechts geht weiter
MANUSKRIPTE Neue Folge Nr. 25
117 Seiten, Broschur
Februar 2020, ISSN 2194-864X
Download und Bestellung unter:
www.rosalux.de/publikation/id/41656

Weitere Publikationen unter www.rosalux.de

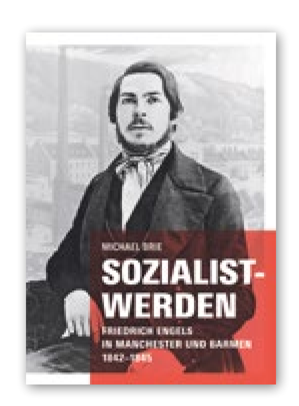
Mario Candeias, Barbara Fried, Hannah Schurian (Hrsg.)
LUST AUF SOZIALISMUS
... für die Zukunft sorgen
MATERIALIEN Nr. 31
73 Seiten, Broschur, Februar 2020
ISSN 2199-7713

Download und Bestellung unter:
www.rosalux.de/publikation/id/41601





Cornelia Heintze, Rainald Ötsch, Dr. Axel Troost
DIE BESCHÄFTIGUNGS-LÜCKE IN DER SOZIALEN INFRASTRUKTUR
Ungedeckte Bedarfe für eine gute Versorgung mit öffentlichen und gemeinwohlorientierten Dienst-leistungen in Deutschland
STUDIEN 2/2020
29 Seiten, Broschur, Februar 2020
ISSN 2194-2242

Download und Bestellung unter:
www.rosalux.de/publikation/id/41667



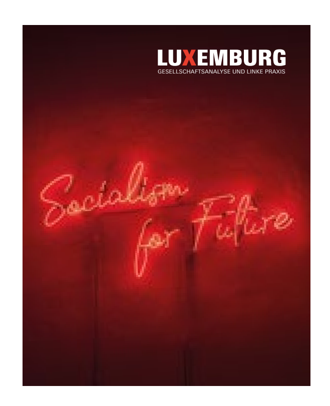
Michael Brie
SOZIALIST-WERDEN
Friedrich Engels in Manchester und Barmen 1842–1845
141 Seiten, Broschur
Februar 2020
ISBN 978-3-948250-01-0

Download und Bestellung unter:
www.rosalux.de/publikation/id/41697



Bärbel Förster (Hrsg.)
OHNE GEDÄCHTNIS KEINE ZUKUNFT
oder Archive brauchen Gegenwart
128 Seiten, Broschur
Dezember 2019
ISBN 978-3-948250-08-9

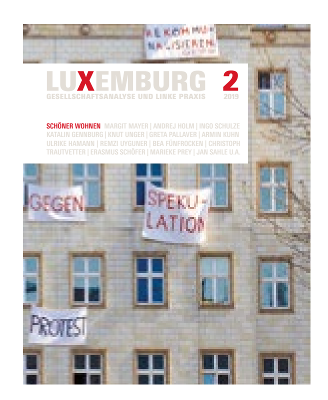
Download und Bestellung unter:
www.rosalux.de/publikation/id/41364



3/2019 SOCIALISM FOR FUTURE
Ohne Systemwende wird es keine Zukunft geben: Ökologische Zerstörung, der Aufstieg der Rechten und privater Reichtum stellen die Zukunft selbst infrage. Dass die planetarischen Grenzen erreicht sind, verengt den zeitlichen Horizont für linke Alternativen. Wie sieht eine Politik aus, die Hoffnung macht und Veränderungen bewirkt? Klimabewegung, feministische Mobilisierungen und das Projekt eines linken Green New Deal zeigen, dass sich viele nach einer solidarischen Gesellschaft sehnen. Das neoliberale Mantra »There is No Alternative« hat sich ins Gegenteil verkehrt. Zu einer radikalen Veränderung gibt es keine Alternative mehr. Sozialismus heißt, für die Zukunft zu sorgen.

BEITRÄGE VON Alex Demirović | Sarah Leonard | Verónica Gago | Étienne Balibar | Vishwas Satgar | Bini Adamczak | Jan Rehmann | Jan Dieren | Rhonda Koch | Moritz Warnke | Annett Gröschner | u.a.

Dezember 2019, 144 Seiten



2/2019 SCHÖNER WOHNEN
Die Wohnungsfrage ist mit Wucht zurückgekehrt. In den großen Städten explodieren die Mieten, bezahlbarer Wohnraum ist Mangelware. Zugleich machen immer mehr Menschen gegen den Mietenwahnsinn mobil. Hausgemeinschaften und Nachbarschaften organisieren sich. Die Forderung nach Enteignung großer Immobilienkonzerne erhält ungeahnte Zustimmung. Linke Landesregierungen wie der Berliner Senat versuchen den Kurswechsel. Doch wie lässt sich das Wohnen dem Markt entreißen? Wie sehen Alternativen aus, die nicht nur sozialer, sondern auch demokratischer sind? Wie geht eine linke Wohnungspolitik, die sich am Gemeinwohl orientiert und Ökologie und Soziales nicht gegeneinander ausspielt?

BEITRÄGE VON Margit Mayer | Andrej Holm | Katalin Gennburg | Knut Unger | Greta Pallaver | Armin Kuhn | Ulrike Hamann | Remzi Uyguner | Bea Fünfrocken | Christoph Trautvetter | u.a.

Juni 2019, 136 S.



1/2019 EUROPA – TROTZ ALLEDEM
Die Europäische Union steckt in einer tiefen Krise. Fliehkräfte und Gegensätze nehmen zu, ein Fortbestehen der Union ist nicht gesichert. Zugleich festigen und vertiefen die Politiken der EU globale Ungleichheiten. Die real existierende EU repräsentiert nicht in Ansätzen das Europa, das wir uns wünschen. Doch wie lässt sich der europäische Horizont im Blick behalten, ohne die neoliberalen Institutionen der EU als Geschäftsgrundlage zu akzeptieren? Wie lassen sich solidarische Antworten finden auf transnationale Herausforderungen? Wie lässt sich Europa anders machen: solidarisch und demokratisch und im Interesse der Vielen?

BEITRÄGE VON Stuart Hall | Kathrin Röggla | Lukas Oberndorfer | Florian Weis | Kerstin Wolter | Max Lill | Alex Wischnewski | Hannah Schurian | Andrej Hunko | Beppe Caccia | Wenke Christoph | Stefanie Kron | Sandro Mezzadra u.a.

April 2019, 136 S.



3/2018 ICH WERDE SEIN
Rosa Luxemburg steht für eine Haltung, in der Entschiedenheit im politischen Kampf und »weitherzigste Menschlichkeit« ein Ganzes bilden. 100 Jahre nach ihrer Ermordung ist sie zur Ikone geworden, doch die Beschäftigung mit ihrem Werk bleibt oft oberflächlich. Die Jubiläumsausgabe fragt nach der Bedeutung ihres Denkens und Tuns für heute: Wie dachte Luxemburg das Verhältnis von Partei und Bewegung? Wie hielt sie es mit dem Internationalismus? Wie können wir uns als Feminist*innen auf sie beziehen? Wie ging sie mit dem Widerspruch zwischen Reform und Revolution um? Und was können wir von ihr über Strategien der Organisierung lernen?

BEITRÄGE VON Drucilla Cornell | Michael Brie | Alex Demirović | Judith Dellheim | Janis Ehling | Gal Hertz | Michael Löwy | Miriam Pieschke | Holger Politt | Ingo Schmidt | Tove Soiland | Jörn Schütrumpf, Ingar Solty & Uwe Sonnenberg u.a.

Januar 2019, 176 Seiten



IMPRESSUM

LuXemburg. Gesellschaftsanalyse und linke Praxis 3/2019
ISSN 1869-0424

Herausgeber: Vorstand der Rosa-Luxemburg-Stiftung
V.i.S.d.P.: Barbara Fried, barbara.fried@rosalux.org, Tel: +49 (0)30 443 10-404
Kernredaktion: Harry Adler, Barbara Fried und Hannah Schurian
Redaktion: Harry Adler, Anastasia Blinzov, Michael Brie, Mario Candeias, Judith Dellheim, Alex Demirović, Kai Feldheim, Barbara Fried, Corinna Genschel, Christiane Markard, Katharina Pühl, Rainer Rilling, Thomas Sablowski, Hannah Schurian, Ania Spatzier, Ingar Solty, Rebecca Wandke und Moritz Warnke

Kontakt zur Redaktion: luxemburg@rosalux.org
Redaktionsbüro: Harry Adler, harry.adler@rosalux.org
Franz-Mehring-Platz 1, 10243 Berlin
Telefon: +49 (0)30 443 10-157
Fax: +49 (0)30 443 10-184
www.zeitschrift-luxemburg.de
Join us on Facebook: http://www.facebook.com/zeitschriftluxemburg
Twitter: http://twitter.com/luxemburg_mag

Abonnement: Die *LuXemburg* kostenfrei.
Bestellen unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/abonnement
Förderabonnement: Jede Spende ist willkommen.

Bildnachweise:
Titel: Metrostation in St Petersburg, Gilbert Sopakuwa/flickr 🅭🄏⊜
S. 2–3: © Tim Kavanagh
S. 4–5: © Luca Napoli
S. 6: Vince Young/flickr 🅭🄏⊜
S.: 18: Fahrradparkhaus Oranienburg, Philipp Böhme/Qimby 🄍
S. 86–87: © gitti la mar/flickr
S. 93–94: © Markus Spiske/Pexels
S. 106–107: © Kehn Hermano/Pexels
S. 110: © Markus Arpagaus
S. 120: Steffen/flickr 🅭🄏

Lektorat: TEXT-ARBEIT. Lektorats- und Textbüro für Politik, Wissenschaft und Kultur; www.text-arbeit.net

Grafik und Satz: Matthies & Schnegg – Ausstellungs- und Kommunikationsdesign, www.matthies-schnegg.com

Druck: DRUCKZONE GmbH & Co. KG, Cottbus,
Druck auf PEFC-zertifiziertem und säurefreiem Papier



01
20

Tom Adler | Janna Aljets | Arne Behrensen | Judith Dellheim | Andrea Eckardt | Markus Euskirchen | Tobias Haas | Björn Harmening | bell hooks | Magdalena Heuwieser | Erdoğan Kaya | Sabine Leidig | Steffen Mensching | Klaus Mertens | Denis Petri | Manja Präkels | Anke Stelling | Bernd Riexinger | Panagiotis Sotiris | Anna Stiede | Terenig Topjian | Carl Waßmuth | Daphne Weber | Markus Wissen | Winfried Wolf | Lara Zschiesche

Think Big: Fahrradinfrastruktur der Zukunft
Sieben Sünden der E-Mobilität
Verkehrsplanung feministisch
Ein linker Green New Deal
Öffentlich zum Nulltarif
Was bleibt von Böhmermanns #neustart19?
Farbe bekennen: Warum Klasse zählt

DIE ZEITSCHRIFT DER ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG
ISSN 1869-0424